KOEDUKACYJNE LICEUM HANDLOWE

Z WYDZIAŁEM HANDLU ZAGRANICZNEGO

Izby Przemysłowo - Handlowej **w Gdyni, (ul. Morska 79)**

P O L E C A

absolwentów 2-kl. Liceum oraz dyplomowanych absolwentów III klasy dla specjalizacji w handlu morskim

NA POSADY I PRAKTYKI

w przedsiębiorstwach handlowych, ekspedycyjnych, maklerskich, armatorskich, bankowych przemysłowych itp.

Absolwenci Liceum władają językami obcymi, biegle stenografują i piszą na maszynie, posiadają znajomość księgowości, korespondencji handlowej polskiej i obcej oraz innych umiejętności potrzebnych w pracy biurowej lub zewnętrznej w porcie.

Dyrekcja Liceum Handlowego w Gdyni prosi o kierowanie zapotrzebowań na piśmie, względnie telefonicznie (16—40) w godz. 8-15, z zaznaczeniem stawianych wymagań od kandydatów i kandydatek pod względem specjalnych kwalifikacyj.

Wykwalifikowanych i sumiennych pracowników biurowych i handlowych (sprzedawców, buchalterów, biuralistów, maszynistki stenotypistki) poleca:

Społeczne Biuro Pośrednictwa Pracy przy Związku Zawodowym Pracowników Umysłowych w Handlu i Przemyśle

G d y n i a, ul. Mściwoja 10 — tel. 3209. Sekretariat czynny w poniedziałki i czwartki od 19.30 do 20,30

DOM HANDLOWY POMMER I THOMSEN Sp. z o. o.

Gdynia, Port Rybacki

Import śledzi solonych i towarów kolonialnych

Telefon nr 30-35 Adr. telegr. Thomsen Gdynia

Polskie Towarzystwo Transportu Międzynarodowego

SCHENKER i S-ka S. A.

GDYNIA

ul. Rotterdamska 3
telefon 2924
adres telegr. „SCHENKERCO"

J. BANKIER

Import — eksport śledzi

GDYNIA, Port rybacki

Telefony: 11-96 i 11-97. Adres telegraficzny: „BANKIER".
Bank Gospodarstwa Krajow. Gdynia. P. K. O. Warszawa 144.199

Gdyński Import Śledzi

właśc.: L. MYREBOE

(GDYNIA HERRING IMPORT)

Import śledzi solonych, świeżych i mrożonych z Norwegii — Islandii — Anglii

Biura i Składy w Hali i Chłodni Rybnej — Telefon **21-84 i 28-84**

Adres telegraficzny: „ULIKI" — **P. K. O. Nr. 210-654.**

Towarzystwo Okrętowe
Połowów Dalekomorskich

MEWA

SPÓŁKA AKCYJNA w GDYNI

BIURO CENTRALNE: GDYNIA Molo Rybackie

TELEFONY: 18-37 Zarząd, 11-76 Biuro ogólne i Fabryka beczek, 11-67 Dział sprzedaży śledzi.
Adres telegraf. „Mewaryb"

WŁASNE MAGAZYNY ŚLEDZIOWE
Własna nowocześnie urządzona fabryka beczek śledziowych — Gdynia, Port Rybacki.

BAZA MORSKA: Scheveningen (Holandia)

BANKI: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni, Powszechny Bank Związkowy w Polsce, S. A. oddział w Gdyni, Bank Francusko-Polski oddział w Gdyni, P. K. O. Poznań, Nr 210.566.

Polskie śledzie solone
z własnych połowów na Morzu Półn.
Własna flotylla rybacka

B. Bikowski

IMPORT ŚLEDZI
HERRINGS-IMPORT

GDYNIA

Tel. prywatny 27-73 Hala Rybna

Telefon biurowy: 28-63

KONTO P. K. O. 210-410 — DOM BANKOWY DR J. KUGEL i S-KA W GDYNI
ADRES TELEGR.: „BIKOW" GDYNIA

STOWARZYSZENIE KUPCÓW DLA HANDLU KOLONIALNEGO

„HAKOL”

SP. Z O. O.

IMPORT ● EKSPORT

HURTOWA SPRZEDAŻ TOWARÓW KOLONIALNYCH I OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

G D Y N I A

10 LUTEGO 21/23

TELEFON 34 00 34 08.

żaden środek reklamowy nie zastąpi ogłoszenia!

B I U R O B U D O W L A N E

F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.

TEL. 1746-1744 **G D Y N I A** ul. Świętojańska 41

Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres BUDOWNICTWA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski**
Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 sierpnia 1938 r. | NR 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Stosunki handlowe między Polską — a krajami fenno-skandynawskimi

Zdecydowana polityka Polski dąży do jak najbardziej intensywnego wykorzystania dostępu do morza, tudzież do wydatnego użytkowania międzynarodowych szlaków i bogactw morskich. Nasz handel zagraniczny jest wybitnie handlem morskim, nasza ekspansja obejmuje coraz to nowe rynki oraz szlaki morskie do nich prowadzące. „Conditio sine qua non“ trwałej i na daleką metę obliczonej polityki morskiej jest silne, pod względem ekonomicznym, związania się z Bałtykiem i bałtyckim rejonem gospodarczym. W oparciu o tę podstawę rozwijać się mogą dalsze poczynania naszej ekspansji handlowej.

Wejście Polski na Bałtyk zmieniło układ komunikacyjny w Europie Środkowej z równoleżnikowego (ze wschodu na zachód i vice versa) na południkowy (północ — południe). W ten sposób Polska pozyskała dla żeglugi bałtyckiej gęsto zaludnione, uprzemysłowione i gospodarczo prężne kraje naddunajskie i bałkańskie, stając się pomostem pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym.

Układ geograficzny bałtyckiego obszaru gospodarczego sprzyja rozwojowi drogi północ—południe, albowiem wszystkie kraje fenno-skandynawskie,*) a więc Dania, Norwegia, Szwecja i Finlandia, skazane są na import ziemiopłodów i surowców pochodzenia rolniczego. Żadne z tych państw nie posiada ani węgla, ani olejów mineralnych, a więc tych towarów, które eksportuje Polska i państwa Europy Środkowej. Z drugiej zaś strony wysoko zorganizowany przemysł państw skandynawskich, bogate kopalnie rud i przemysł rybny dostarczają wytworów i produktów poszukiwanych na rynkach europejskich. W ten sposób pomiędzy grupą państw Europy Środkowej, a państwami skandynawskimi istnieje stosunek wzajemnego uzupełniania się.

W dzisiejszym stanie rzeczy głównymi dostawcami i odbiorcami krajów gospodarczego obszaru bałtyckiego są Anglia i Niemcy: Wielka Brytania jako importer (blisko 40% całego wywozu bałtyckiego) i Rzesza jako eksporter (blisko 25% całego przywozu bałtyckiego).

Wśród państw leżących nad Bałtykiem, pewną jednolitą i specjalną grupę gospodarczą stanowią państwa fenno-skandynawskie. Są to kraje o wysokiej stopie życiowej, bazujące swą politykę handlową na liberaliźmie gospodarczym. Grupa ta jest przeciwnikiem autarkii, polityki kontyngentów, transakcyj wiązanych i innych ograniczeń wolnej wymiany towarów, czemu dała wyraz w Konwencji w Oslo. Poniżej zamieszczone zestawienie obrazuje wysoki stan wymiany towarowej państw skandynawskich w porównaniu z Niemcami i Polską:

*) Terminem: kraje fenno-skandynawskie określa prof. U. P. dr St. Pawłowski: Szwecję, Danię, Norwegię i Finlandię, w odróżnieniu od krajów skandynawskich, do których zalicza wymienioną grupę bez Finlandii.

	Handel zagr. w mil. zł 1937 r.	Ilość mieszk. w tys.	Obroty handl. zagr. w zł na 1 mieszk.
Dania	3.700	3.700	1.000
Finlandia	2.100	3.600	584
Norwegia	2.800	2.900	965
Szwecja	5.500	6.272	877
Niemcy	24.100	67.800	358
Polska	2.500	34.221	72

Kraje fenno-skandynawskie, za wyjątkiem Finlandii, cechuje ujemny bilans handlowy, wyrównanie natomiast bilansu płatniczego następuje z dochodów ze źródeł zagranicznych.

Stosunek przywozu do wywozu państw skandynawskich, w latach 1936—1937.

	1936		1937	
	przyw.	wyw.	przyw.	wyw.
Dania	1,7	1,6	1,9	1,8
Finlandia	0,7	0,8	1,0	1,1
Norwegia	1,2	0,9	1,7	1,1
Szwecja	2,2	2,0	2,8	2,7

Udział procentowy Polski w handlu zagranicznym państw skandynawskich jest jednakże niewspółmiernie niski, jakkolwiek w porównaniu z latami ubiegłymi wykazuje znaczny wzrost, biorąc pod uwagę rok 1928. co uwypukla poniższe zestawienie:

Przywóz z Polski

	1928	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Dania	1,6	2,3	2,4	2,0	2,2	2,0	1,8
Finlandia	1,2	3,6	2,8	3,4	2,8	2,5	2,7
Norwegia	1,4	2,5	2,5	2,6	1,8	2,2	2,5
Szwecja	1.7	3,0	3,6	3,5	3,0	3,1	3,3

Wywóz do Polski

	1928	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Dania	1,2	0,5	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6
Finlandia	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
Norwegia	0,6	0,7	0,4	0,8	0,8	1,0	1,3
Szwecja	1,3	0,7	0,7	0,9	0,9	1,1	1,3

Obecnie rozpatrzyć należy strukturę wymiany towarowej Polski z poszczególnymi państwami skandynawskimi.

Specjalne warunki gospodarcze posiada *Dania,* albowiem cały dobrobyt tego kraju opiera się na wywozie wyrobów mleczarskich i przetworów zwierzęcych, kierowanych głównie do Anglii. Poza tym Dania usilnie stara się o rozwinięcie przemysłu. Zwłaszcza wysoko stoi budownictwo okrętowe, przemysł spożywczy i artystyczny.

Udział Danii, procentowo biorąc, w obrotach handlu światowego wynosi 1,3%*), podczas gdy nasz udział wynosi 0,9%. Największy udział posiada Szwecja — 2,0%, Norwegia ma 1,0%, a Finlandia 0,8%.

*) Mały Rocznik Stat. rok 1938. Warszawa.

Podstawą prawną, regulującą stosunki handlowe pomiędzy Polską i Danią, jest Traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie w dniu 22 marca 1924 roku (Dz. U. R. P. Nr 74/1924), obowiązujący od 28 sierpnia 1924 roku. Obroty towarowe odbywają się w ramach układu kontyngentowego z dnia 1 września 1936 roku.

Wymiana towarowa z Danią w latach 1933—1937 w tys. złotych przedstawia się następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	11.409	28.460	+ 17.051
1934	8.834	30.835	+ 22.001
1935	10.237	27.576	+ 17.339
1936	8.245	26.277	+ 18.039
1937	16.917	15.318	— 1.599

Jak z powyższego zestawienia wynika, rok 1937 przyniósł nam ujemne saldo, co się tłumaczy zahamowaniem eksportu zboża z Polski w 1937 roku.

Z ważniejszych towarów wywieziono z Polski do Danii w 1937 r. następujące ilości (w nawiasach dane za 1936 rok): wytwory pochodzenia roślinnego — 173.351 q o wartości 4.170 tys. zł (1.311.666 q — 16.858 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego — 3.043.275 q — 5.457 tys. zł (3.014.436 q — 4.467 tys. zł); zwierzęta żywe i wytw. pochodzenia zwierzęcego — 14.878 q — 1.969 tys. zł (9.831 — 1.334 tys. zł). Ogółem wywieziono z Polski do Danii: 3.407.817 q — 15.318 tys. zł (4.559.091 q — 26.277 tys. zł).

W przywozie do Polski wymienić należy: woski, tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego i roślinnego — 32.996 q — 2.439 tys. zł 35.805 q — 2.347 tys. zł); przetwory spożywcze, tytoń: 167.770 q — 3.431 tys. zł (29.474 q — 584 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich (złom): 494.579 q — 6.776 tys. zł (253.798 q — 1.982 tys. zł).

Norwegia jest krajem o wielkich możliwościach rozwojowych, a to dzięki posiadanym bogactwom naturalnym i wysokim zaletom ludności. Około 35% ludności żyje z rolnictwa, około 30% z przemysłu, wielka ilość z żeglugi, rybołówstwa, wielorybnictwa i handlu. Norwegia posiada dobrze rozwinięty przemysł drzewny, kopalniany, elektrometalurgiczny, kamieniarski, dalej liczne wytwórnie konserw, rafinerie tłuszczu rybiego i z wielorybów. Elektryczność, uzyskiwana z siły wodnej, stanowi, prócz wartości normalnie użytkowych, podstawę dla licznych zakładów elektrochemicznych (np. wytwórnie azotu, aluminium itd.)

Podstawę prawną, regulującą stosunki handlowe polsko-norweskie, stanowi Traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie dnia 22 grudnia 1922 roku (Dz. U. R. P. Nr 8/1927), obowiązujący od dnia 29 września 1927 roku. Eksport do Norwegii nie pod-

lega żadnym ograniczeniom, przywóz do Polski następuje w ramach kontyngentów.

Wymiana handlowa z Norwegią w latach 1933—1937 w tys. zł przedstawia się następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	8.208	19.186	+ 10.978
1934	7.479	13.495	+ 6.016
1935	9.347	18.794	+ 9.447
1936	14.739	21.451	+ 6.712
1937	19.328	22.101	+ 2.773

Z ważniejszych towarów wywieziono z Polski do Norwegii w 1937 roku (1936): wytwory pochodzenia roślinnego: 458.267 q — 8.397 tysięcy złotych (896.159 q — 10.285 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego: 4.210.870 q — 6.964 tys. zł (4.308.283 — 6.570 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 133.316 q — 4.368 tys. zł (132.775 q — 2.625 tys. zł). Ogółem wywieziono do Norwegii: 4.948.765 q — 22.101 tys. zł (5.455.295 q — 21.451 tys. zł). Przywieziono natomiast do Polski z Norwegii ogółem: 835.471 q — 19.328 tys. zł (819.863 q — 14.738 tys. zł). Wśród towarów przywiezionych wymienić należy: Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego: 118.176 q — 3.489 tys. zł (114.182 q — 3.181 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego: 501.694 q — 1.800 tys. zł (430.701 q — 1.313 tys. zł), woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego: 112.608 q — 7.540 tys. zł (88.548 q — 5.403 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 58.910 q — 1.912 tys. zł (152.384 q — 2.788 tys. zł).

Największą potęgą gospodarczą wśród państw skandynawskich jest *Szwecja*. Dobrobyt tego państwa opiera się na posiadaniu i eksploatacji bogatych złóż rud, na rozwiniętym przemyśle metalurgicznym, na gospodarce leśnej (53% powierzchni Szwecji zajmują lasy) i na umiejętnym wykorzystaniu siły wodnej rzek górskich. Podobnie jak Dania, związana jest Szwecja silnymi więzami gospodarczymi z Anglią. Podkreślić należy, że polski handel zagraniczny korzysta w wysokim stopniu z usług szwedzkiej floty handlowej, co uwypukla się w zajmowaniu pierwszego miejsca wśród bander reprezentowanych w Gdyni. — Co piąty statek w portach polskiego obszaru celnego jest statkiem szwedzkim. Dla ułatwienia wymiany towar. między Polską a Szwecją, istnieje, prócz licznych linij regularnych, specjalna taryfa na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolejowymi, położonymi na obszarach R. P. i W. M. Gdańska, a szwedzkimi portami morskimi przez porty Gdynia i Gdańsk.

Podstawę prawną polsko-szwedzkich stosunków gospodarczych stanowi traktat Handlowy i Nawigacyjny, podpisany w Warszawie w dniu 2 grudnia 1924 roku (Dz. URP. nr 70/1925) obowiązujący od 15 lipca 1925 roku.

Podobnie jak w innych krajach fennoskandynawskich, wywóz nasz nie napotyka w Szwecji na żadne trudności natury reglamentacyjno-dewizowej. Przywóz towarów do Polski odbywa się na podstawie polsko-szwedzkiego układu kontyngentowego.

Obrót handlowy polsko-szwedzki kształtował się następująco w latach 1933 — 1937 (w tysiącach zł):

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	16.937	47.815	+ 30.878
1934	19.841	45.087	+ 26.846
1935	19.810	49.453	+ 29.490
1936	29.067	59.556	+ 30.489
1937	37.319	75.155	+ 37.836

Z powyższego zestawienia widać wyraźnie dynamikę rozwoju wymiany towarowej polsko-szwedzkiej.

Wywieziono do Szwecji ogółem towarów w roku 1937 (1936): 28.827,414 q — 75.155 tys. zł (26.371,670 q — 59.556), w tym wytworów pochodzenia mineralnego: 27.919,103 q — 51.227 tys. zł (25.555,597 q — 40.700 tys. zł); przetwory chem. i farmaceutyczne, farby: 295.252 q — 3.965 tys. zł (258.162 q — 3.463 tys. zł): metale nieszlach. i wyroby z nich: 264.256 q — 9.539 tys. zł (144.881 q — 4.461 tys. zł).

Przywieziono natomiast ogółem w 1937 (1936) roku do Polski: 3.140,534 q towarów — 37.319 tys. zł (2.626,593 q — 29.067 tys. zł), a mianowicie: wytwory pochodzenia mineralnego: 2.722,905 q — 7.743 tys. zł (2.289.954 q — 5.662 tys. zł); metale nieszlachetne i wyroby z nich: 82.113 q — 7.572 tys. zł (80.994 q — 5.530 tys. zł) maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny (12.669 q — 7.535 tys. zł).

Może najmniej korzystnie kształtują się warunki naturalne Finlandii. Gospodarka narodowa tego kraju opiera się na gospodarce leśnej, albowiem na eksport fiński w 80 proc. składa się drzewo i wyroby z niego, jak celuloza, papier, tektura itd. Pomimo, iż większa część ludności trudni się rolnictwem, kraj ten zmuszony jest importować poważne ilości zboża. Układ ludnościowy Finlandii przedstawia się następująco: 59 proc. żyje z rolnictwa, a 36 proc. z górnictwa, przemysłu i handlu.

Podstawę prawną, regulującą stosunki handlowe pomiędzy Polską i Finlandią, stanowi Traktat Handlowy i Nawigacyjny z dnia 10 XI 1923 (Dz. URP. nr 81/1924), obowiązujący od 18 IX 1924 roku. W dniu 16 lipca 1936 roku zawarto w Warszawie układ kontyngentowy dla towarów z Finlandii. W Finlandii natomiast nie ma reglamentacji przywozu.

Obrót handlowy polsko-fiński kształtował się w latach 1933 — 1937 w tys. zł następująco:

	Przywóz do Polski	Wywóz z Polski	Saldo
1933	1.357	14.256	+ 12.899
1934	954	12.314	+ 11.360
1935	1.369	16.095	+ 14.726
1936	1.623	17.280	+ 15.666
1937	2.794	20.398	+ 17.604

Ogółem wywieziono z Polski do Finlandii w roku 1937 (1936): 3.720,884 q towarów — 20.398 tys. zł (3.441,951 q — 17.289), w tym przetwory spożywcze, tytoń — 194.512 q — 3.672 tys. zł (91.113 q — 1.268 tys. zł); wytwory pochodzenia mineralnego 2.909.691 q — 4.346 tys. zł (2.475,778 q — 3.420 tys. zł) itd. Przywieziono natomiast z Finlandii ogółem 223.625 q — 2.794 tys. zł (62.097 q — 1.623 tys. zł) w tym woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego 8.500 q — 331 tys. zł (1.082 q — 53 tys. zł) itd.

Reasumując przegląd obrotów towarowych państw fenno-skandynawskich z Polską, należy stwierdzić istnienie nader korzystnego salda w bilansie handlowym z grupą tych krajów. Porty polskiego obszaru celnego odgrywają w obrocie tym bardzo poważną rolę, jako brama wypadowa dla naszej ekspansji.

Równocześnie przed Gdynią otwierają się możliwości zdobycia silniejszej pozycji na Bałtyku, jako portu rozdzielczego i jako pośrednika w tranzycie morskim i lądowo-morskim tych krajów.

Mgr M. Rylke.

Niemieckie Targi Wschodnie w Królewcu a interesy gospodarcze Rzeszy na Bałtyku

Pod koniec sierpnia (21—24) br. odbyły się w Królewcu XXVI z kolei Niemieckie Targi Wschodnie. Wymieniona impreza gospodarcza, mająca na celu z jednej strony zwrócenie uwagi na rozwój i dorobek gospodarczy III Rzeszy: ze szczególnym uwzględnieniem Prus Wschodnich, z drugiej natomiast z powodu zwiększającego się udziału w niej zagranicy — osiągnęła w roku bieżącym swe górne granice. Niemieckie Targi Wschodnie, jako wyraz prężności gospodarczej Niemiec z odznakami chęci odegrania roli poważnego pośrednika w zakresie międzynarodowej wymiany towarowej na odcinku wschodnio-bałtyckim i częściowo skandynawskim, także z uwagi na pobliskość strefy interesów gospodarczo-morskich Polski, godne są bliższej uwagi.

Podajemy niżej krótką charakterystykę oraz przegląd Targów, które mimo swej nazwy są raczej na pewną skalę zakrojoną wystawą ogólno-niemiecką, w każdym razie imprezą o charakterze mieszanym.

Tegoroczne eksponaty w halach krytych, jak i na wolnym powietrzu, zarówno właściwych Targów Królewieckich, jak i oddzielnie urządzonej Wystawy Wschodniej Urzędu Wyżywienia Rzeszy, zajmowały ogólną powierzchnię 240.000,— metrów kwadratowych. Wystawiało ponad 2.500 wystawców, zgrupowanych w związkach branżowych, również zagranica wystąpiła z wystawami przeważnie kolektywnymi. Jeśli chodzi o eksponaty, zasadnicze ich grupy obejmowały artykuły: codziennego użytku, techniczne, przemysłowe, budowlane, rękodzielnictwo zwykłe i artystyczne, wynalazki, pojazdy mechaniczne oraz maszyny i narzędzia rolnicze. Podobnie jak w lata poprzednie, ostatnio wymieniony dział z uwagi na rolniczy charakter Prus Wschodnich, był szczególnie silnie obesłany. Częściowo można to odnieść i do pojazdów mechanicznych, które w związku z dobrym stanem dróg wymienionej prowincji, mimo przeprowadzonej już w dużej mierze motoryzacji nie przestają interesować ludności cywilnej.

Szczególnym powodzeniem cieszył się oczywiście pokaz popularnego samochodu t. zw. „Volkswagen", który po raz pierwszy wystawiono publicznie w Prusach Wschodnich. Bajecznie niska cena tego wozu 990 RM. dzięki zastosowaniu przy jego produkcji pewnych gatunków metali i związanej z tym tańszej kalkulacji — stawia producenta, którym jest partyjna K. d. F., w roli dobroczyńcy dla warstw średnio i mało zarabiających. Zamierzona masowa produkcja tego typu wozu stanowi niewątpliwie przewrót w niemieckim przemyśle samochodowym. Niemniej jednak ze względu na zastosowanie szeregu surowców zastępczych, wytrzymałość tych nowych samochodów będzie mogła być ustalona dopiero w przyszłości.

Na stoisku organizacji handlu wewnętrznego zainteresowanie budziły plansze, przedstawiające procentowy udział wydatków rodziny na zakup poszczególnych artykułów żywnościowych, odzieży, czynszu mieszkalnego i t. d., również plastyczne i graficzne przedstawienie drogi przetwórczej surowca do gotowego artykułu, z uwzględnieniem rozmaitych elementów oraz nowoczesnych środków produkcji fabrycznej. Był to ciekawy materiał, który ze względu na swą wartość dydaktyczno-społeczną, stanowić może poważny przyczynek do badań analityczno-porównawczych w stosunku do zagranicy.

Spośród eksponatów o charakterze praktyczno-użytkowym na uwagę zasługuje również dział urządzeń sklepowych najrozmaitszych branż, połączony z pokazem wzorowo urządzonych wystaw. Wystawy te, odznacza-

jące się prostotą i przejrzystością w doborze artykułów, celowością swego układu w witrynach, nastawione są najwyraźniej na sugestywne oddziaływanie wobec klientów. Wyniki te w oparciu o znajomość psychologii kupujących, znajdują coraz więcej zastosowania w krajach zachodnio-europejskich.

Dość dużo miejsca poświęcono również zagadnieniu nowoczesnych i higienicznych urządzeń warsztatów zarówno przemysłowych, jak i rzemieślniczych, których modele znalazły się na Targach obok tychże samych warsztatów z czasów dawniejszych: dla celów porównawczych. Poza sensem wybitnie praktycznym, upatrywać w tym można niewątpliwie także pewien propagandowy motyw polityczny.

Z właściwą Niemcom praktycznością oraz uporem w zakresie realizacji pewnych zamierzeń, przedstawiona została również w sposób plastyczny, prowadzona od pewnego czasu akcja o celowe wykorzystanie wszelkiego rodzaju odpadków. Stąd też stoisko „Kampf dem Verderb" było niewątpliwie jednym z charakterystycznych przejawów nastawienia społeczno-gospodarczego III Rzeszy.

Kilka słów poświęcić należy także wystawcom zagranicznym, których udział w Targach ostatnio znacznie wzrósł. Wystawiało 13 państw, a mianowicie: Łotwa, Estonia, Litwa, Polska, Bułgaria, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Węgry, Turcja, Mandżukuo, Indie Brytyjskie oraz Wolne Miasto Gdańsk. Państwa te wystąpiły na Targach przeważnie z wystawami kolektywnymi przedstawiając jeśli chodzi o kraje bałtyckie — możliwie wszechstronnie dorobek gospodarczy, z uwzględnieniem produkcji rolnej oraz wszelkiego rodzaju surowców eksportowych. Poza tym ogólnie prawie na wszystkich stoiskach zagranicznych, spotykało się eksponaty przemysłu ludowego i artystycznego; poważnie zaakcentowana została również turystyka i folklor poszczególnych krajów.

Spośród wystawców zagranicznych, Polska wystąpiła na tegorocznych Targach Królewieckich z największym stoiskiem. Złożyły się nań eksponaty produkcji częściowo rolniczej, częściowo przemysłowej, głównie jednak przemysłu ludowego i artystycznego, który z uwagi na prowadzoną doraźnie sprzedaż — cieszył się wielkim powodzeniem. Epizodycznie uwzględniony był również dział turystyczny i komunikacyjny, który obejmował propagandowe stoiska Tow. „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. oraz Towarzystwa Linij Lotniczych „Lot". Dział kultury i sztuki natomiast obesłany był kilkunastu książkami i drzeworytami celniejszych artystów polskich. W porównaniu do stoisk sąsiadujących krajów bałtyckich, które wystąpiły z dość wszechstronnym pokazem swego dorobku gospodarczego z rozmaitych dziedzin — stoisko Polski cechowała pewna jednostronność, co stało się niewątpliwie z krzywdą dla całego szeregu dziedzin głównie przemysłu, które powinniśmy koniecznie zaprezentować na tego rodzaju wystawie zagranicznej, w dodatku w sąsiednich Prusach Wschodnich. Niedociągnięcia te, jak i obiekcje innej natury, pokrywał wielki dobór świetnych kilimów oraz ceramiki i zabawek, jakości i ilości których nie potrzebowaliśmy się wstydzić.

Stoisko polskie obejmowało eksponaty 27 grup branżowych, zorganizowane było przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Niezależnie od Targów urządzona została odrębnie, jednak łącząca się z ich wytycznymi — Wystawa Wschodnia Urzędu Wyżywienia Rzeszy. Na terenie przekraczającym znacznie obszar Targów, wymieniona Wystawa obrazowała organizację rolnictwa Prus Wschodnich, zarówno w zakresie gospodarki cerealno-warzywniczej, jak i hodowlanej. Wzorowe gospodarstwa rolne najrozmaitszej wielkości, sposób ich prowadzenia i osiągnięte wyniki, organizacja włościańskiej zagrody dziedzicznej oraz korzyści ze stosowania sztucznych nawozów w strukturze rolnej niezbyt urodzajnego obszaru Prus Wschodnich—znalazło tu wszechstronne odbicie, naturalnie z uwzględnieniem zadań politycznych, jakie narodowy socjalizm zakreśla ludności tej najbardziej na wschód wysuniętej prowincji. Z rozmaitych wykresów i zestawień statystycznych wynika, że dzielnica ta w zakresie aprowizacyjnym odgrywa wcale poważną rolę śpichrza — żywiciela Rzeszy. Na skutek wysiłków ostatnich lat, jak zaznaczył na inauguracji Targów minister Wyżywienia Rzeszy p. Darré, wzrosły znacznie cyfry produkcji rolniczej oraz hodowlanej. Od czasu przejęcia rządu przez narodowych socjalistów, uprawa kartofli wzrosła w Prusach Wschodnich z 2,1 na 3,1 mil. ton, buraków cukrowych z 90.000 na 233.000 ton. W ostatnich pięciu latach zwiększono powierzchnię użytkową dla rolnictwa o 170.000 ha. Według obliczeń, Prusy Wschodnie oprócz swej własnej 2.000.000 liczącej ludności — odżywiają jeszcze 2.500.000 ludności Rzeszy.

Na marginesie Targów Wschodnich w Królewcu tak, jak wszelkich w ogóle przejawów zorganizowanej akcji gospodarczej o charakterze ekspozycyjno-targowym, nasuwają się rozmaite refleksje. O ile impreza ta jeszcze przed kilkunastu laty nosiła charakter skromnej wystawy prowincjonalnej, o tyle ostatnio na skutek uzyskanego i wzrastającego udziału w niej zagranicy, stara się znacznie wyjść poza zakreślone jej dawniej ramy.

Wszystko wskazuje na to, że sytuacja polityczno - gospodarcza i przegrupowanie sił w basenie Bałtyku po wojnie światowej jest poważnie brane pod uwagę przez kraje środkowej i zachodniej Europy, w tej liczbie i Rze-

szę Niemiecką. Celem zainteresowań tych jest wymiana towarowa między krajami uprzemysłowionymi a krajami rolniczymi, wymagająca z powodu niesłychanej industralizacji tych pierwszych, szczególniej intensyfikacji. Niezależnie od tego, osobną drogą idą poszukiwania nowych rynków, względnie rozszerzania istniejących już możliwości dla zbytu wytworów przemysłowych, dla których grupa państw wschodnio-bałtyckich wydaje się być jeszcze na długie lata chłonnym terenem .

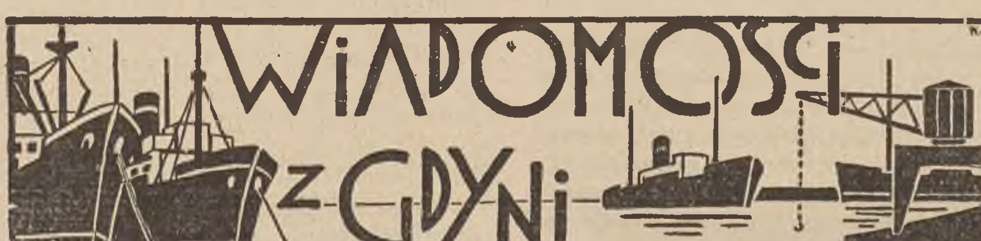
Potwierdza to zresztą obecna sytuacja w zakresie handlu zagranicznego wymienionej grupy, z której wynika, że głównymi partnerami gospodarczego regionu krajów bałtyckich są obecnie Anglia i Niemcy. Wielka Brytania figuruje jako poważny importer, odbierający około 40% z całego wywozu bałtyckiego, podczas gdy Rzesza Niemiecka jako eksporter, pokrywający około 25% całego przywozu bałtyckiego. Udział Polski ze względu na podobieństwo do struktury agrarnej państw regionu bałtyckiego, jest w ich handlu zagranicznym oczywiście minimalny, choć niezupełnie wykorzystany.

Poza tymi, ogólnie zakreślonymi uwagami na temat roli, jaką w charakterze pośrednika starają się przejąć Targi Królewieckie, upatrywać można jeszcze dalszych agospodarczych przesłanek, którymi mogłaby być mobilizacja gospodarcza krajów bałtyckich dla III Rzeszy. Nie przeceniając bynajmniej znaczenia Targów, które są w pierwszym rzędzie urządzane dla zademonstrowania zdobyczy technicznych Niemiec ludności Prus Wschodnich, nie możemy nie doceniać z drugiej strony imprezy tej, jako coraz to poważniejszej rewii sił gospodarczych krajów bałtyckich, w której Polska sama też bierze czynny udział.

Refleksje byłyby niezupełne, gdybyśmy nie zwrócili uwagi na fakt sąsiedztwa Królewca z polskim wybrzeżem oraz portami Gdynią i Gdańskiem. Wzrastające znaczenie polskich interesów gospodarczo-morskich, rosnąca z roku na rok nasza ekspansja drogą wodną na rynki europejskie i zamorskie, problem stworzenia poważnego ogniska dystrybucji towarów dla krajów basenu bałtyckiego, wreszcie zagadnienie tranzytu z krajów bałtycko-skandynawskich do środkowo-południowej Europy i na Lewant, oraz vice-versa — wszystko to winno nas zastanowić nad kwestią celowości wyposażenia również największego obecnie polskiego miasta portowego a zarazem największego nad Bałtykiem, w potrzebny instrument: dla pokazu naszej wytwórczości i surowców na eksport z jednej strony, a dla pośrednictwa w międzynarodowej wymianie towarowej z drugiej.

Dla realizacji wymienionych celów byłaby niewątpliwie wielce korzystną, rozważana już od pewnego czasu, koncepcja stworzenia w Gdyni instytucji Międzynarodowych Targów Bałtyckich. Czas pracuje wprawdzie za nas, jednak we własnym interesie — należy się wreszcie zabrać do tej akcji.

Edm. Urbański.



KONFERENCJA W SPRAWIE ROZWOJU HANDLU SHIPCHANDLERSKIEGO.

W nawiązaniu do odbytej w dniu 9 sierpnia w Izbie Przemysłowo-Handlowej konferencji w sprawie rozwoju handlu shipchandlerskiego w Gdyni, odbyła się dnia 19 sierpnia ponowna konferencja w tej samej sprawie pod przewodnictwem Komisarza Rządu p. mgr. Fr. Sokoła, z udziałem delegacji Izby w osobach: Wicedyrektora Posła p. T. Marchlewskiego i referenta eksportowego p. W. Kalbarczyka oraz przedstawiciela Związku Shipchandlerów p. dyr. Walkowskiego.

Na konferencji omówiono kwestie i postulaty, wyłonione podczas uprzednich rozmów, jak również nastąpiło uzgodnienie szeregu poglądów w sprawie praktycznego usprawnienia współpracy Rzeźni Gdyńskiej z shipchandlerką. Postanowiono, że zagadnienia te będą w dalszym ciągu przedmiotem badań i realizacji samorządu gospodarczego na jednej z konferencyj w najbliższym czasie.

KONFERENCJA W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO Z HOLANDIĄ.

Dnia 20 sierpnia rb. odbyła się pod przewodnictwem Radcy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Juliana Rummla konferencja w sprawie obrotu towarowego między Polską a Holandią, w której wziął udział radca handlowy Konsulatu Generalnego R. P. w Amsterdamie p. Stefan Łubieński. W konferencji wzięło udział szereg przedstawicieli zainteresowanych firm eksportowych i importowych z okręgu izbowego, głównie z Gdyni.

NOWA LINIA REGULARNA Z GDYNI/GDAŃSKA DO ANTWERPII.

Firma maklerska Behnke & Sieg w Gdyni, jako agent tow. żeglugowego Codezinter Soc. An. w Antwerpii, zgłosiła do Urzędu Morskiego w Gdyni nową linię regularną między Gdynią/Gdańskiem, a Antwerpią.

Statki wymienionej linii będą przychodziły do Gdyni w następujących odstępach czasu: s/s „Ravnedal" lub substytut 7 IX, 29 IX, 19 X.

„STOCZNIA GDYŃSKA" BUDUJE PIERWSZY POLSKI PEŁNOMORSKI STATEK HANDLOWY.

Dnia 28 sierpnia br. odbyła się uroczystość poświęcenia pochylni (helingu) oraz położenia stępki pod pierwszy budujący się na niej polski statek handlowy w Stoczni Gdyńskiej. — Statek ten wykonywany jest na zamówienie tow. „Żegluga Polska" i będzie posiadał ca 1,250 ton pojemności.

W historycznej tej dla rozwoju polskiego budownictwa okrętowego uroczystości, wzięli m. in. udział pp.: wicemin. Przem. i Handlu M. Sokołowski, wicewojewoda pom. Z. Szczepański, marszałek sejmu śląskiego Grzesik, Komisarz Rządu w Gdyni mgr. Fr. Sokół, prezes Izby Przemysłowo Handlowej St. Tor, zastępca dyr. Urzędu Morskiego mgr. Walewski, zastępca dowódcy floty kmdr Frankowski, prezes Zjednoczenia Hutniczo-Górniczego Peche, nacz. dyr Wspólnoty Interesów Górniczo-Hutniczych inż. Br. Kowalski. Ponadto min. Przemysłu i Handlu reprezentowali pp: nacz. Molenda, radca Gebethner i inż. Niemiec.

W czasie uroczystości wygłosili przemówienia okolicznościowe wicemin. Sokołowski, prezes rady nadzorczej Stoczni Gdyńskiej inż. Brach, oraz ks. kanonik Turzyński, który dokonał poświęcenia pochylni okrętowej i pierwszych nitów stępki budującego się statku.

UDZIAŁ POLSKICH SFER GOSPODARCZYCH W NIEMIECKICH TARGACH WSCHODNICH I KONFERENCJI POLSKO-NIEMIECKIEJ W KRÓLEWCU.

W ramach Targów Wschodnich w Królewcu, które odbyły się w czasie od 21 do 24 sierpnia rb., zorganizowane zostały konferencje gospodarcze z udziałem przedstawicieli krajów. uczestniczących w Targach, a więc i Polski. Rozmowy te, w związku z zawarciem nowego układu handlowego polsko-niemieckiego oraz wzrostem wymiany towarowej między obydwoma państwami, miały na celu omówienie spraw, związanych z usprawnieniem techniki handlu polsko-niemieckiego.

Podczas konferencji, w której wzięli udział m. in. przedstawiciele sfer gospodarczych Pomorza, Wielkopolski, Wileńszczyzny i Małopolski. Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu p. Konsul Niedbał wygłosił referat o eksporcie nasion z Polski oraz dyrektor Targów Wschodnich we Lwowie, p. Blum, referat o znaczeniu międzynarodowych targów w Polsce i Niemczech dla wymiany towarowej obydwu państw. W dyskusji po tych referatach poruszono szereg zagadnień, dotyczących usprawnienia handlu polsko-niemieckiego w zakresie proceduralnym. W nawiązaniu do przeprowadzonych rozmów Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. poseł T. Marchlewski wystąpił z wnioskiem, aby w przyszłości na podobnych konferencjach nastąpiła wymiana poglądów nie tylko na platformie ogólnej, lecz bardziej szczegółowej, tj. między bezpośrednio zainteresowanymi stronami kupieckimi danej branży, co może przynieść pożądane rezultaty.

W otwarciu XXVI Targów Wschodnich oraz wymienionej konferencji gospodarczej polsko-niemieckiej, wzięła udział m. in. delegacja Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w osobach: Wicedyrektora posła Tadeusza Marchlewskiego oraz Referenta Prasowego Red. Edm. Urbańskiego.

PIERWSZY STATEK PORTUGALSKI W GDYNI.

Pod koniec sierpnia br. zawinął do portu gdyńskiego po raz pierwszy statek portugalski s/s „Marandella", należący do portugalskiego towarzystwa „Geral Line" w Lizbonie, które uruchomiło w ten sposób stałą komunikację między Gdynią a Lizboną i portami Ameryki Południowej.

Przedstawicielem tow. Geral Line w Gdyni i Gdańsku jest firma maklerska Rummel & Burton.

NAJWIĘKSZY STATEK LITEWSKI W GDYNI.

W ostatnich dniach sierpnia br. przybył do Gdyni parowiec litewski „Kaunas", który należy do towarzystwa żeglugowego „Lietuvos Baltios Lloydas" w Kłajpedzie, posiada około 2.400 ton DW. Jest to największa jednostka litewskiej marynarki handlowej. Komendant statku p. Bronius Krikstopaitis jest najstarszym kapitanem w litewskiej flocie handlowej.

Parowiec „Kaunas" zabrał z Gdyni pełny ładunek kopalniaków z przeznaczeniem do Anglii. Maklerem statku była Polska Agencja Morska.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 11.800 minut 53 z zużyciem prądu 78.408 KWh i przeładowano 235.787 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 79,7%, w ubiegłym roku 126,—%, spadek zatem wynosi 46,3%.

ŻYCZLIWY GŁOS PRASY FINLANDZKIEJ O GDYNI.

Jako oddźwięk niedawnego pobytu wycieczki fińskich sfer gospodarczych i samorządu miejskiego z Kotki — w Gdyni, ukazało się w prasie południowo-finlandzkiej szereg artykułów, z wielkim uznaniem omawiających rozwój portu gdyńskiego w porównaniu do szeregu innych portów Europy, oraz rozmach pracy Polski nad Bałtykiem. Na uwagę zasługuje zwłaszcza artykuł pt. „Kotkalaisten retki Gdyniaan ja Danzigiin", który ukazał się w „Etela — Suomi", z dnia 20 sierpnia br.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1938 R. (według danych Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni).

W miesiącach poprzednich spodziewano się, że w lipcu br. stawki frachtowe będą zwyżkowały. Przypuszczenie to jednakże do tej pory nie sprawdziło się. W dalszym ciągu armatorzy dążą ku wyższym stawkom, frachtujący zaś do tej pory skutecznie przeciwstawiają się tej tendencji.

Drzewo.

W miesiącu sprawozdawczym rozszerzyły się pogłoski jakoby stawki minimalne na drzewo miały być zniesione. Konferencja jednakże w dalszym ciągu stawki podtrzymuje, przy czym większa część armatorów zrzeszonych również uchyla się od frachtowania poniżej minimum. Niemniej jednak zarówno z Gdyni, jak i z Gdańska frachtowano statki poniżej stawek minimalnych, gdyż ciężka sytuacja armatorów zmuszała ich do wyłamywania się spod obowiązujących przepisów Konferencji. Zaznaczyć również należy, że pomimo dążeń Konferencji do zrzeszenia w swych szeregach wszystkich armatorów, akcja ta nie została w zupełności przeprowadzona, tak że około 10% europejskich armatorów znajduje się poza Konferencją.

Żaglowce.

Ożywienie notowane w miesiącu ubiegłym, utrzymało się w dalszym ciągu w miesiącu sprawozdawczym.

Frachtowano makuchy do portów duńskich poniżej Aarhus Rmk. 4,—, powyżej zaś Rmk. 4,50.

Frachtowano również ładunki zboża świeżego zbioru po Rmk. 3,75.

W dalszym ciągu spodziewana poprawa w sierpniu — w dziedzinie frachtowania małego tonażu.

Węgiel.

Frachtowanie węgla w porównaniu z ub. okresem sprawozdawczym nie uległo zmianie.

Rynek polski w dalszym ciągu jest bardzo spokojny, przy czym odbiorcy węgla polskiego nie spodziewają się poprawy w najbliższym czasie. Zafrachtowano statek ok. 2.500 ton do Mariager (Dania) po sh. 4/—. Do Belgii frachtowano po sh. 4/— do 4/3. Do Holandii frachtowano po sh. 3/6.

Zanotowano również następujące frachtowania do Francji:

Przy wielkości statków 2/3000 ton: Rouen — 5/3 do 5/6, Le Havre — 5/3 do 5/6, Lorion — 6/3, Bordeaux — 6/3, Francja Śródziemnomorska ok. 9/—.

Zanotowano również frachtowania na Maltę: Statki wielkości 3/5000 ton sh. 9/6 do 10/—. Do Ameryki Płd. kwotowano sh. 15/6 do 16/6.

Reasumując, opinie odnośnie rynku frachtowego w czasie miesięcy jesiennych są bardzo różne i wręcz sobie przeczące. Należy jednak przypuszczać, że w najlepszym czasie będzie można dokładniej zorientować się w sytuacji na najbliższe miesiące.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Polska flota handlowa przewiozła w lipcu br. 165.712 t. ładunków wobec 151.824 t., przewiezionych w lipcu 1937 r., oraz 138.964,5 ton, przewiezionych w lipcu r. 1936. Zaznaczyć wypada, że faktyczny wzrost przewozów jest nieco mniejszy, gdyż poprzednio statystyka nasza nie obejmowała przewozów linii palestyńskiej, oraz przewozów na statkach zafrachtowanych linii meksykańskiej, Głównym czynnikiem wzrostu przewozów tym razem jest wzrost tonażu towarzystwa „Polskarob", które uruchomiło z początkiem lipca s/s „Robur VIII" o nośności 4.500 ton, szybkobieżny i samotrymujący, co już w lipcu zwiększyło przewozy towarzystwa o 12.370 ton.

Z ogólnych przewozów przypadło na eksport 108.250 ton (VII 1937: 98.947,5 t.), na import 44.795 t. (47.144 t.), na tranzyt morski 823 ton (675 t.), na przewozy między portami zagranicy 11.844 t. (7.057,5 t.) Wzrosły więc przewozy eksportowe oraz przewozy między portami zagranicy, w stosunku do odpowiedniego miesiąca roku poprzedniego.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem na liniach i w żegludze nieregularnej 84.938 t. towarów, (VII 1937: 92.479 t.), w tym w wywozie 44.723 t. (43.858 t.), w przywozie 34.740 t. (43.544 t.), w tranzycie morskim 823 t. (675 t.), w przewozach między portami zagranicy 4.652 ton (4.402 t.) Jak widać, zmniejszenie przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku zaszło wyłącznie na skutek zmniejszenia importu, podczas gdy pozostałe składniki ruchu nawet wzrosły.

Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 35.115 ton wobec 34.127 t., przewiezionych w lipcu ub. roku, w tym w wywozie 21.650 t. (VII 1937: 18.291 t.), w przywozie 11.669 t. (13.900 t.), w tranzycie morskim 823 t. (675 t.), w przewozach między portami zagranicy 973 t. (1.261 t.) Linie regularne Żeglugi Polskiej S. A. na ogół więc zwiększyły

swe przewozy, a przy tym lekko się zmniejszyły przewozy importowe, natomiast dość znacznie wzrosły przewozy eksportowe.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 49.823 ton ładunków wobec 58.352 t. przewiezionych w lipcu ub. roku, na co złożyło się 23.073 t. eksportu (VII 1937: 25.567 t.), 23.071 ton importu (29.644 t.), oraz 3.679 t. przewiezionych między portami zagranicy (3.141 t.) Na przewozy eksportowe złożyły się: węgiel 18.225 t., żelazo 4.541 t. i drobnica 307 t. (VII 1937: węgiel 18.555 t., koks 7.012 t.), co oznacza. mimo lekkiego zmniejszenia ilościowego, większą wartość wywozu i wyższy fracht, niż w roku ubiegłym. Import składał się z 11.124 t. tomasyny, 11.168 t. rudy i 779 t. drobnicy (VII 1937: właściwe trampy przewiozły 24.817 t.. w tym 8.416 t. rudy, 8.350 t. tomasyny oraz 8.051 t. kostki granitowej z południowej Szwecji i prócz tego przewozy przydzielonego wówczas do linii południowo-amerykańskiej s/s Wisła — import 4.827 t.) Przewozy między portami zagranicy składały się z 3.424 t. rudy żelaznej i 255 t. papieru, wobec 3.141 t. kukurydzy przewiezionych w lipcu ub. r. z Ameryki Południowej do Europy na s/s „Wisła“.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okretowego (Polbryt) przewiozły 9.354 t. towarów wobec 11.150 t. przewiezionych w lipcu ubiegłego roku. Wahanie to nie stanowi nic niezwykłego: w poprzednich trzech latach wysokość przewozów ilościowych wahała się pomiędzy 11.900 a 7.290 ton, co oczywiście było całkiem odmienne od wahań wartości przewozów. oraz uzyskanych frachtów. Ładunków eksportowych ogółem przewieziono 6.778 ton, importowych 2.576 ton, w tym przypadło na obie linie angielskie 9.217 ton, a z tego 6.694 t. w wywozie i 2.523 t. w przywozie. natomiast na linię Gdynia—Havre (obsługującą dodatkowo również linię Gdynia—Londyn) 137 t. towarów, w tym 84 t. w eksporcie i 53 t. w imporcie. Linia Gdynia — Havre, funkcjonująca głównie jako pasażerska, z dwoma odjazdami w miesiącu, przewiozła w miesiącu sprawozdawczym 732 pasażerów i emigrantów.

Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 5.137 pasażerów oraz 15.537 t. towarów. wobec 2.047 pasażerów i 2.560 t. towarów, obliczonych dla lipca ub. roku bez linii palestyńskiej i statków frachtowanych. Niemniej wzrost przewozów jest tu imponujący. Ogółem przewieziono w ruchu wyjściowym 2.362 pasażerów i 8.049 t. towarów eksportowych, w ruchu wejściowym 2.468 pasażerów i 7.479 t. towarów importowych, oraz w przewozach między portami zagranicy 307 pasażerów i 9 t. drobnicy.

Na linii północno-amerykańskiej przewieziono 2.469 pasażerów i 3.789 t. towarów (VII 1937: 2.047 pas. i 2.560 t. towarów). Na linii tej ruch wyjściowy dał 1.216 pasażerów i 1.257 t. towarów, wejściowy 846 pasażerów i 2.523 t. towarów, przewozy między Ameryką Północną a Kopenhagą 307 pasażerów i 9 t. drobnicy.

Przewozy linii tegoż towarzystwa na *linii Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej* (statki zawijają w tamtą stronę również do Nowego Yorku, współpracując z linią północno-amerykańską tegoż towarzystwa) dały 8.499 t. ładunku w tym 4.673 t. eksportowego i 3.826 t. importowego (w roku ubiegłym przewozów tej linii jeszcze nie notowaliśmy).

Na linii południowo-amerykańskiej dodatkowo frachtowanych statków (odjazdów i przyjazdów do Gdyni) nie było, toteż cała poniższa statystyka przypada na jeden odjazd „Kościuszko“ i jeden przyjazd „Pułaskiego“. Statki te przewiozły razem 1.130 pasażerów i 2.388 t. towarów, w tym 712 pasażerów i 1.268 ton towarów na wyjściu oraz 418 pas. i 1.120 t. towarów na wejściu. Należy zaznaczyć, że tak się złożyło, że w roku ubiegłym, w lipcu na linii tej nie było żadnego przyjazdu, ani odjazdu statku pasażerskiego z Gdyni.

Na linii palestyńskiej nie notowanej w naszej statystyce w lipcu ub. roku przewieziono 1.538 pasażerów i 861 t. towarów, w tym 434 pasażerów i 851 t. towarów na wyjściu, oraz 1.104 pasażerów i 10 t. towarów na wejściu. Charakterystyczną dla tej linii ostatnio jest przewaga ruchu wejściowego pasażerów (do Constancy) nad ich ruchem wyjściowym z tegoż portu, przy równoczesnej, jeszcze bardziej charakterystycznej nadwyżce wywozu towarowego nad przywozem.

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły w lipcu 55.883 t. węgla (VII 1937: 45.635 t.), w tym eksportowego, przez Gdynię 48.700 ton (VII 1937: 42.979.5 t.), oraz między portami zagranicy 7.183 t. (2.655,5 t.) Przewozy te byłyby jeszcze wyższe, gdyby jeden ze statków towarzystwa nie woził przez cały miesiąc (s/s „Robur V“ — 4 podróże do Gefle) wyłącznie koksu, co zmniejszyło jego przewozy o 20%, gdyż, jak wiadomo, koks w tym stosunku do węgla jest mniej ładowny.

Węgiel eksportowy poszedł: do Szwecji 28.838 t., do Danii 13.003 t.. do Holandii 7.300 t., do Belgii 6.742 t. Odbyto 19 podróży z ładunkiem i zawieziono węgiel i koks z Gdyni do portów: Vesteras (5 razy), Gefle (4 razy), do Aarhus, Oslo. Göteborga, Slite, Kopenhagi. Rotterdamu, Amsterdamu, Slemmestad. Węgiel zagraniczny przewieziono: z Methil do Kopenhagi i z Derwenthaugh również do Kopenhagi. Jak już zaznaczone zostało na wstępie s/s „Robur VIII“, jako piąty statek towarzystwa, służący dla ruchu eksportowego do portów zagranicznych, w miesiącu sprawozdawczym rozpoczął swą służbę.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ SAMORZĄDÓW GOSPODARCZYCH WOJ. POMORSKIEGO W TORUNIU.

Dnia 25 sierpnia rb. odbyło się w Toruniu posiedzenie Komisji Porozumiewawczej Samorządów Gospodarczych woj. Pomorskiego, reprezentowanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową, Izbę Rolniczą oraz Izbę Rzemieślniczą. Na porządku obrad był zgłoszony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni referat o organizacji eksportu ziemniaków, wskazujący na niedostateczny udział Polski w eksporcie tego artykułu w stosunku do możliwości produkcyjnych oraz omawiający usprawnienie organizacji handlowej tego eksportu.

Po ożywionej dyskusji uchwalono pogłębić studia, zmierzające do zajęcia się tym problemem, przy czym zarówno Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni jak i Izba Rolnicza w Toruniu mają na następnym posiedzeniu wystąpić z konkretnymi wnioskami. Następnie omawiano możliwości eksportu cebuli do Anglii oraz uzgodniono opinię w sprawie składnic sprzedaży wyrobów młynarskich. W końcu rozpatrzono dezyderaty Izby Rzemieślniczej odnośnie reorganizacji Instytutu Rzemieślniczego w kierunku zwiększenia zasięgu współpracy z przemysłem, oraz omówiono sprawy przemysłu ludowego i chałupniczego.

Z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w posiedzeniu wzięli udział: Wicedyrektor Poseł T. Marchlewski oraz Referent dla spraw eksportu W. Kalbarczyk.

USTALANIE CEN NA ARTYKUŁY PIERWSZEJ POTRZEBY.

W numerze 60/38 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej została ogłoszona ustawa z dnia 5 sierpnia br. o zabezpieczeniu podaży przedmiotów powszedniego użytku.

Ustawa ta upoważnia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych do wydawania rozporządzeń w celu zabezpieczenia należytego zaopatrzenia rynku w towary powszedniego użytku oraz w celu przeciwdziałania nadmiernej zwyżce cen. —

W tym celu ustawa upoważnia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych do wydawania rozporządzeń o magazynowaniu i ujawnianiu zapasów przedmiotów powszedniego użytku o ujawnianiu cen na te artykuły we wszystkich przedsiębiorstwach itp. oraz regulować ceny przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów i ceny detaliczne nafty i węgla.

Prawo wyznaczania cen na te artykuły może Minister przekazać Wojewodom, ci z kolei powiatowym władzom administracji ogólnej lub prezydentom miast wydzielonych. Podstawę wyznaczania cen datalicznych będą stanowić ceny hurtowe i półhurtowe, ustalane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu *oraz koszty produkcji i gospodarczo usprawiedliwione koszty wymiany.*

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych skorzystał już ze swoich ustawowych uprawnień i wydał rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy o regulowaniu cen przetworów zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów (Dz. U. 60/38 poz. 466) i o regulowaniu cen detalicznych nafty i węgla (Dz. U. 60/38 poz. 467). Na podstawie tych rozporządzeń do wyznaczania cen na przetwory zbóż chlebowych, mięsa i jego przetworów oraz nafty i węgla są upoważnieni wojewodowie, którzy uprawnienia te mogą przekazać w części lub w całości władzom administracyjnym.

Jednym słowem regulowanie cen tych artykułów będzie spoczywać na administracji państwowej i miejskiej (w miastach wydzielonych).

Władze te będą wyznaczały ceny na podstawie opinii Komisyj Cen. Komisje te będą składać się z przewodniczącego i ich zastępców, mianowanych na wniosek właściwych izb przemysłowo-handlowych, rolniczych i rzemieślniczych. Komisje te będą utworzone w każdym powiecie i mieście wydzielonym a nadto będzie wytworzona specjalna komisja wojewódzka. — Pobieranie lub żądanie cen wyższych od ustalonych przez władze przy pomocy wspomnianych Komisyj jest zagrożone karą aresztu do 3 miesięcy i grzywną do zł 3.000.

Z chwilą ogłoszenia tej ustawy i rozporządzeń, straciły swą moc prawną dawne przepisy, wydane w tej mierze, a zwłaszcza przestarzała ustawa z 1920 r. o zwalczaniu lichwy wojennej. (w)

WSPÓŁDZIAŁANIE ORGANIZACYJ ROLNICZYCH Z WOJSKIEM W ZAKRESIE DOSTAW.

Z inicjatywy Szefostwa Intendentury w Toruniu odbyła się w Pomorskiej Izbie Rolniczej pod przewodnictwem Dyrektora inż. Józefa Buczka wielka konferencja w sprawie ustalenia zasad współdziałania organizacyj rolniczych z wojskiem w zakresie dostaw produktów rolnych dla wojska.

Po wyczerpującym referacie Szefa Intendentury p. podpłk. Drewniaka, oraz Naczelnika Wydziału mgr. J. Głębowicza, wywiązała się szeroka dyskusja, która w wyniku doprowadziła do stwierdzenia wzajemnego zgodnego współdziałania rolnictwa z wojskiem przy dostawach zboża w ubiegłym roku gospodarczym, oraz do nakreślenia planu współdziała-

nia w bieżącym roku gospodarczym. Na szczególną uwagę zasługuje zgodność poglądów Intendentury i Pomorskiej Izby Rolniczej na konieczność dokonywania obrotów zbożem za pośrednictwem Giełdy Zbożowo-Towarowej oraz oświadczenie Intendentury, że wartość pozytywną posiadają dla niej notowania giełdowe, przedstawiające faktyczne transakcje, a nie notowania orientacyjne.

Po ustaleniu szeregu wytycznych i udzieleniu wyjaśnień ze strony wojska, Przewodniczący zamknął posiedzenie, dziękując wojsku za inicjatywę odbycia tej konferencji.

MODELE PRZECHOWALNI GOSPODARSKICH DLA WYSTAW ROLNICZYCH.

W Biurze Komitetu Chłodnictwa znajdują się modele czterech typów przechowalni na 25 ton owoców, które skonstruowane są specjalnie w celach dydaktycznych oraz dla demonstrowania ich na wystawach rolniczych. Komitet chętnie wypożycza powyższe modele zainteresowanym Izbom terytorialnym na wystawy i zjazdy rolnicze pod warunkiem pokrycia przez zainteresowanych kosztów przesyłki modeli oraz zwrotu ich w stanie nieuszkodzonym.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

HANDEL ZAGRANICZNY ŁOTWY W I KWARTALE 1938 R.

Według statystyki, ogłoszonej w ostatnim numerze „Latvian Economic Review“ obrót handlowy Łotwy z zagranicą w I kwartale br. przedstawiał się następująco (w tysiącach łatów):

	I—III 1938 r.	I—III 1937 r.
Import	51.391	38.692
Eksport	41.596	39.182
Ogólny obrót	92.987	77.874
saldo	— 9.795	+ 490

Import więc wzrósł o blisko 33%, gdy wywóz ledwie o 6%, co w wyniku dało dość duże ujemne saldo handlowe — 9,8 mil. łatów. Podkreślić wreszcie wypada ogólny wzrost obrotów z zagranicą o blisko 20%. Obecny ujemny bilans handlowy jest rezultatem nagromadzenia się rezerw dewizowych z roku ubiegłego oraz bardzo liberalnej polityki przywozowej rządu. Gwałtowny wzrost importu z Niemiec tłumaczyć należy kompensacją za duże zakupy niemieckie, jakie miały miejsce pod koniec ubiegłego roku.

Wzrosło też saldo ujemne ze Stanami Zjednoczonymi do 3,7 miliona łatów; ujemne saldo wykazywała Łotwa z Polską, a także ze Szwecją, Bułgarią, Grecją, Turcją, Belgią, Włochami itd.

Na czele państw, z którymi Łotwa miała dodatni bilans handlowy kroczyła Anglia (saldo 13 milionów łatów), dalej kolejno Francja, Z. S. S. R., Holandia, Finlandia i inne. Anglia więc była w okresie sprawozdawczym głównym kupcem Łotwy, za nią szły Niemcy. Oba te państwa współzawodniczą ze sobą na rynku łotewskim od dłuższego czasu. Udział Niemiec wzrasta i wynosi obecnie prawie 33% obrotu handlowego Łotwy, podczas gdy Anglii tylko 30%.

O wzrastającym zainteresowaniu się wymienionych dwóch państw Łotwą świadczą liczne wycieczki i misje handlowe. W Rydze bawiła ostatnio wycieczka kupców niemieckich, a w lipcu kupcy angielscy zwiedzili szereg wytwórni łotewskich.

Anglia zakupiła w Łotwie za około 18 milionów łatów towarów. Są to artykuły spożywcze: masło (5,9 mil.), bekony (0,9 mil.), jaja (3,28), poza tym len (4 mil.), drzewo, deski, forniery, części skrzynek (5,5 mil.), inne towary (0,5 mil.)

Niemcy sprowadziły za 10,3 milionów łatów. Głównym artykułem zakupu były żywe świnie i prosiaki (3,5 mil.), masło (2,5 mil.), drzewo — przeważnie półobrobione — (2 mil.), nasiona (1 mil.) inne 0,4).

Zwrócić trzeba przy tym uwagę, że Anglia płaciła za bekony przeciętnie 1,98 łatów za 1 kg (100 łatów — ok. 104 zł), gdy Niemcy płaciły za świnie przeciętnie 0,98 łat za 1 kg. Korzystniejsze za to ceny za masło uzyskała Łotwa od Niemiec — 2,58 łat. za 1 kg, podczas gdy Anglia płaciła 2,2 łat. za 1 kg.

Polska sprowadziła papier pakowy, gazetowy i nieco artykułów chemicznych — razem za 0,2 miliona łatów.

Na ogół biorąc, w handlu zagranicznym Łotwy za I kwartał br. wzrósł przede wszystkim eksport masła, o 100% w porównaniu z I kwartałem 1937 r., a jaj prawie dziesięciokrotnie (z 31 ton na 355 ton). Spadł za to eksport surowców i artykułów półobrobionych (skóry, nasiona, drzewo z wyj. celulozy) i to zarówno jeżeli chodzi o wagę (16%), jak i wartość (25%). Tłumaczy się to zarówno wstrzemięźliwością obcych rynków w czynieniu zakupów, jak i poważnym spadkiem cen. Eksport gotowych wyrobów utrzymywał się na tym samym poziomie. Wzrósł nieco eksport tektury, farb, obuwia gumowego itp., zmniejszył się natomiast wywóz papieru, pudełek do zapałek, kleju rybnego, przędzy lnianej.

Import łotewski posiadał tę samą strukturę co w roku ubiegłym. Na pierwszym miej-

scu kroczą tu Niemcy, które dostarczyły za 2,3 mil. łatów maszyn przemysłowych i motorów, za 3 mil. nawozów sztucznych, za 2 mil. węgla i koksu, za 0,6 mil. tkanin bawełnianych, za tyleż farb, kwasów innych za 5 milionów.

Anglia znowu zaopatrywała Łotwę w tkaniny bawełniane (1 mil. łatów), węgiel (0,8 mil.), wełnę: czesaną (0,5 mil.), surową (0,3 mil.) i odpadki wełniane (0,5 mil.), węgiel (0,8 mil.), śledzie (0,3 mil.), maszyny rolnicze (0,3 mil.), towary inne (1,5 mil.)

Polska dostarczała przede wszystkim węgla za 1 milion łatów i nieco artykułów rolniczych za 0,1 miliona łatów.

Bliższa analiza importu łotewskiego wykazuje ciekawe zmiany. Spadł mianowicie import artykułów spożywczych (zboże, śledzie) o 25%, wzrósł za to znacznie (o ca 45%) przywóz surowców i półsurowców (128.000 ton wartości 20.2 miliona łatów) oraz artykułów gotowych (18.762 ton wartości 26,1 miliona łatów). Zwrócić trzeba uwagę na znaczny wzrost przywozu węgla, nafty, benzyny, maszyn różnego rodzaju i samochodów. Stoi to w bezpośrednim związku z zamierzoną rozbudową własnego przemysłu. Podobnie bowiem jak Polska — Łotwa inwestuje znaczne sumy w uprzemysłowieniu kraju. O ile jeszcze w roku 1936 w 5.565 zakładach pracowało 101.000 robotników, to w roku 1937 w 5.717 zakładach zatrudniano już 120.000 robotników. Wzrosła też znacznie siła napędowa zakładów przemysłowych — do 194.000 HP. Najwięcej robotników zatrudniał przemysł żelazny i metalowy (400 zakładów — 17.200 robotników), chemiczny (17% robotn.), ceramiczny (17%), papierniczy (4%). Podkreślić trzeba fakt założenia w lipcu rb. przy poparciu państwa, nowej fabryki maszyn, a zarazem i stoczni „Tasmare“ S. A. W pierwszym okresie swej działalności fabryka zacznie wyrabiać maszyny rolnicze tak, iż import ich będzie najprawdopodobniej niedługo wstrzymany.

Rozbudowuje się również przemysł tekstylny (obecnie przeprowadza się próby nad materiałami z kazeiny na zasadach włoskich), przemysł obuwniczy, buduje się fabrykę materiałów izolacyjnych. Oprócz tego zmodernizowano wiele zakładów już istniejących.

Równocześnie w celu zmniejszenia przywozu węgla przeprowadza rząd propagandę za intensyfikacją zużycia torfu. Urządza się specjalną wystawę w Windawie a nawet „dni torfu“.

Równocześnie zaś przystąpiono do intensyfikacji produkcji rolnej, sprowadzając w roku bieżącym dużo nawozów i maszyn rolniczych.

Stwierdzić trzeba, że Łotwa wchodzi rzeczywiście w nową epokę, zmieniając gwałtownie swą strukturę gospodarczą na przemysłowo-rolniczą, idąc za wskazaniami Fryderyka Lista. Z drugiej strony rząd łotewski konsekwentnie rozbudowuje stosunki handlowe z innymi państwami. W kwartale sprawozdawczym zawarto traktaty handlowe z Grecją, Turcją, Rumunią i clearing z Niemcami. Następnie umową polsko-łotewską przeprowadzono obniżkę cła na pewne towary importowane (Dz. U. R. P. Nr 26, z r. 1938).

Na podkreślenie zasługuje również uelastycznienie polityki handlowej, która nie hamuje rozmachu inwestycyjnego restrykcjami. Przeciwnie, rozporządzeniem z dnia 15 VII 1938 r. można sprowadzać bez zezwolenia Komisji Dewizowej następujące towary: nasiona buraczane, tran medycynalny, kredę nieobrobioną, morfinę, kokainę, również szczepionki, farby do masła, wyroby drukarskie, nożyce i noże rzemieślnicze, części fortepianowe i organowe, instrumenty muzyczne, przedmioty sztuki itp. Pod koniec jednak tego roku, o ile nie zmniejszy się po żniwach ujemne saldo handlowe, Komisja Dewizowa podobno ma zamiar zmniejszyć kontyngenty przywozowe.

Na zakończenie stwierdzić trzeba, że udział Polski w życiu gospodarczym naszego sąsiada jest zbyt skromny. O ile Polska nie może zwiększyć swego przywozu z Łotwy ze względu na podobną do łotewskiej strukturę gospodarczą, o tyle stoją przed polskimi eksporterami nowe możliwości wywozowe: materiałów pędnych, nawozów sztucznych, wyrobów metalowych, przędzy i tkanin sztucznego jedwabiu. Do czasu rozbudowania własnego przemysłu, moglibyśmy zaopatrywać Łotwę w nasze maszyny rolnicze, sztuczne włókna itp.

SZWECJA SZERMIERZEM IDEI WOLNOŚCI HANDLOWEJ.

Podczas obiadu, wydanego przez Międzynarodową Izbę Handlową w Nowym Yorku na cześć szwedzkiego następcy tronu, księcia Gustawa Adolfa, dostojny gość wygłosił dłuższe przemówienie, podczas którego m. in. zaznaczył:

„Zdajemy sobie wszyscy sprawę z wielkiego dzieła, dokonanego przez Międzynarodową Izbę Handlową dla sprawy wolnych i zdrowych stosunków handlowych ogólnoświatowych. W duchu współpracy, międzynarodowego koleżeństwa, chciałbym to nazwać. Izba ta kontynuuje swe dzieło błogosławione w tym okresie tak ciężkim, jaki przeżywamy po wojnie światowej“.

„Szwecja zawsze wyznawała zasadę jak najmniejszych, o ile możności, barier handlowych. Jest to całkiem naturalne, zważywszy, że Szwecja zależna jest głównie od rynków zagranicznych. Obecnie eksport jest tylko środkiem do celu — my sprzedajemy za granicę,

bo musimy kupować ze źródeł obcych. Zdrowy rozsądek wskazuje, że jeżeli chce się sprzedać, to trzeba kupić".

„Wiele z dzisiejszych niepokojów w świecie przypisać należy nieoględnej restrykcyjnej polityce handlowej. W zwalczaniu tych tendencyj restrykcyjnych, w pracy dla wolnego i zdrowego handlu między narodami świata Międzynarodowa Izba Handlowa oddała swe nieocenione usługi nie tylko handlowi, ale także i sprawie międzynarodowego pokoju i przyjaźni".



NOWE STATKI POLSKIE M/S „SOBIESKI" I S/S „LIDA".

Dnia 25 sierpnia br. nastąpiło w stoczni angielskiej „Neptune" w New Castle on Tyne spuszczenie na wodę nowego motorowca „Sobieski", należącego do Gdynia — Ameryka Linij Żeglugowych. Statek ten zainstalowany zostanie na linii południowo-amerykańskiej.

W tej samej stoczni dnia 26 sierpnia br. spuszczony został s/s „Lida", należący do Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Statek ten przeznaczony zostanie do przewozów drzewa.

M/S „ROZEWIE" W KŁAJPEDZIE.

Pod koniec sierpnia br. zawinął do portu litewskiego Kłajpeda m/s „Rozewie", który załadował tam transport 42 koni, przeznaczonych do Szwecji. Prasa litewska notując ten fakt zaznacza, że jest to pierwszy polski statek handlowy, który wpłynął do portu kłajpedzkiego, po unormowaniu stosunków polsko-litewskich.

Należy przypomnieć, że w r. 1936 zawinął do Kłajpedy m/s „Pionier I", którego pobyt w porcie litewskim wywołał wówczas wielką sensację.

S/S „WISŁA" NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

Z uwagi na wzrost przewozów towarowych między Gdynią i Gdańskiem a portami Bliskiego Wschodu, tow. „Żegluga Polska" utrzymująca regularną komunikację na linii lewantyńskiej motorowcami „Lewant" i „Lechistan", postanowiła ostatnio jako dodatkowy statek, uruchomić na tej linii parowiec „Wisła".

ZIMOWA PODWYŻKA FRACHTÓW DO PORTÓW BAŁTYCKICH.

„Deutsche Verkehrs Nachrichten" podają następującą listę podwyżek zimowych do frachtów regularnych z Hamburga i Bremy do portów bałtyckich oraz, z małymi zmianami co do terminów, z Antwerpii. Co się tyczy Lubeki i Szczecina pismo przypuszcza, że tam będą obowiązywały osobne przepisy. Przy załadunku będzie się doliczało w okresie zimowym:

do Polski
Gdańk, Gdynia, Neufahrwasser
od 15 XI do 31 III 15%

do Finlandii
Helsinki, Abo, Wiborg, Kotka, Raumo, Mäntyluoto
od 15 X do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%
Wasa, Yxpila, Toppila (Uleaborg)
od 1 X do 30 XI 25%
od 1 XII do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%

do Estonii
Tallinn (Reval)
od 15 X do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 50%
od 1 IV do 30 IV 25%

do Łotwy
Ryga
od 15 XI do 31 XII 25%
od 1 I do 31 III 40%
od 1 IV do 15 IV 25%

do Szwecji
Malmö, Trelleborg, Ystad, Simriehamn, Ahus, Sölveborg, Carlshamn, Ronneby, Karlskrona
od 1 XII do 15 III 25%
Kalmar, Westervik, Oskarshamn, Norrköping
od 15 XI do 31 III 25%

Z BAŁTYCKIEGO RYNKU TRAMPOWEGO.

Malejący popyt na niektórych rynkach frachtowych, choć nie zaciążył jeszcze na wysokości frachtów, wywołał jednak znaczny spadek zatrudnienia statków, który szczególnie dotknął państwa skandynawskie, dysponujące — jak wiadomo — największą flotą trampową. Stoi to w związku ze specyficzną

sytuacją na rynku trampowym. O ile na Wschodzie istnieje jeszcze pewien popyt na rynku frachtowym w związku z eksportem zboża sowieckiego, o tyle z La Plata sygnalizują bardzo dużo uwiązanego tonażu. Również rynek północno-amerykański nie wykazuje zbytniego ożywienia.

W portach szwedzkich było unieruchomionych per dn. 1 sierpnia rb. 75 statków o łącznej pojemności ca. 225.000 ton, czyli około 11% całego tonażu szwedzkiego, w portach norweskich niewiele mniejsza ilość statków o pojemności ca. 420.000 t. co stanowi ok. 7% całego tonażu, w tym połowa tankowców, w duńskich portach 44 statki o pojemn. ca 93.257 t., w fińskich portach 9 statków o pojemności około 25.000 t., w łotewskich 8 statków o pojemności około 25.000 t., w estońskich 10 statków o pojemności około 10.000 t.

Ogólnie więc unieruchomiony tonaż floty handlowej wyżej wymienionych krajów sięga cyfry około 800.000 ton.

Na specjalną uwagę zasługuje stałe zwiększanie się liczby trampów drzewnych, kursujących dotychczas na Bałtyku i Morzu Białym, co niewątpliwie wywoła pewne zaburzenie i ewentualną obniżkę na tutejszym rynku frachtowym.

Pierwsze objawy dały się już zauważyć na rynku gdańskim, gdzie ładowano ostatnio kilka partyj drzewa po stawkach niższych, niż przewidywała to Konferencja Bałtycka, o czym donosiła już częściowo prasa gospodarcza. Niektórzy jednak armatorzy spodziewają się ożywienia transportów drzewnych w jesieni.

NOWE NORMY PRZEŁADUNKOWE W RYDZE.

Jak donosi „Latvian Economic Review", wydawany z ramienia Łotewskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, w ostatnim czasie dokonano reformy zwyczajów portowych w Rydze, opierając je na nowych zasadach, zmierzających do usprawnienia pracy portu ryskiego:

Zrewidowano przede wszystkim zwyczaje przy charterpartiach. Minimalne zwyczajowe normy przeładunkowe okazały się zbyt niskie w porównaniu z normami zwyczajowymi, obowiązującymi w innych portach, co będąc dobrodziejstwem dla bardziej opieszałych, stanowiło stratę dla gospodarstwa narodowego i zmniejszało konkurencyjność portu.

Normy przeładunkowe podniesiono o blisko $1/3$ dla statków mniejszych, a $1/6$ dla większych, co pozwala na przyśpieszenie przeładunku, dając przy tym oszczędność na czasie o kilkadziesiąt godzin.

Skrócono również zwyczajowy termin przystąpienia do ładowania statku od chwili zawiadomienia o gotowości do załadowania. Obecnie, jeżeli zawiadomienie nadejdzie do 10 rano, okres zaczyna się o 3 po południu tego samego dnia roboczego. Jeżeli natomiast zawiadomiono między godz. 10 a 16, wtedy przystąpić należy do za- i wyładunku najpóźniej do 8 rano następnego dnia.

Wprowadzono również klauzulę „unless used" do zwyczajów portowych i przedłużono czas jej doręczania do 6 po południu.

Zaznaczyć trzeba, że okres gotowości za- lub wyładunku statku zaczynać się będzie obecnie już od ukończenia inspekcji celnej.

ROZBUDOWA PORTU FIŃSKIEGO TOPILLA.

Miasto Uleaborg zamówiło ostatnio 2 krany — 3 i 5-tonowy — dla portu Topilla, który dotychczas kranów nie posiadał. Równocześnie wydzierżawiono duży obszar firmie Gulf Oil Co. pod zbiorniki dla importowanych paliw płynnych.

OBRÓT TOWAROWY SZCZECINA.

Obrót towarowy portu szczecińskiego w pierwszym półroczu rb. wynosił 3,7 mil. ton wobec 3,4 mil. ton w tymże okresie roku ubiegłego, był zatem o 300 tys. ton czyli o 9% większy. W żegludze śródlądowej ruch towarów wynosił 1,87 mil. ton i zwiększył się o 16%.

REKORDOWY RUCH STATKÓW W PORTACH NIEMIECKICH.

Ogólny ruch statków w ważniejszych portach niemieckich w pierwszym półroczu 1938 wynosił 46 mil. trn. wobec 41,9 mil. trn. w pierwszym półroczu r. ub. i przewyższył o 15,4% takiż okres podstawowego roku 1929. Niemieckie porty na Morzu Bałtyckim wykazują zwyżkę o 58,3% w porównaniu z pierwszym półroczem 1929 r. Szczególnie odznaczyły się porty w Królewcu (wzrost o 119%), w Szczecinie (o 81%) i w Lubece (o 43%). Natomiast porty Morza Północnego dopiero teraz przewyższyły stan z 1929 r., a mianowicie o 6,5%, przy czym Emden wykazuje 100% zwyżki, a Brema — 16,8%, natomiast Hamburg, gdzie od 1933 r. ruch stale się zwiększa, nie osiągnął jeszcze poziomu 1929 r. i wykazuje tylko 93% stanu z 1 półrocza 1929 r.

NIEMIECKA LINIA LEWANTYŃSKA W OPARCIU O TRIEST.

Regularna obsługa Lewantu statkami niemieckimi Tow. Schuldt Orient Line z portu w Trieście wzbudza zrozumiałe zainteresowanie fachowej prasy żeglugowej. Powstanie po „Anschlusie" niemieckiej regularnej linii w oparciu o Triest do obsługi szlaku lewantyńskiego, dotąd prawie całkowicie obsługiwanego przez włoskie towarzystwa żeglugowe, rozumiano jako początek wzmożenia wpływów niemieckich w tym porcie, tak ważnym dla byłej Austrii.

Według „Scandinavian Shipping Gazette", niemiecka linia nie przyłączyła się do umów zawartych między armatorami włoskimi i nie przyjęła ich stawek frachtowych, obowiązują-

cych na Morzu Śródziemnym, tym niemniej jednak wstrzymała się od wszelkiej polityki agresywnej w dziedzinie stawek frachtowych. Udzielając towarzystwu Schuldt Orient Line zezwolenia na eksploatację linii lewantyńskiej — władze niemieckie postawiły warunek, że obsługa ta nie przyczyni się do wzmożenia konkurencji Triestu w stosunku do niemieckich portów Morza Północnego. Podejmując się przewozów towarów, pochodzących z byłej Austrii i krajów sąsiednich lub dla nich przeznaczonych, Schuldt Orient Line zobowiązała się do nieobniżania swych stawek na ładunki, kierowane do Triestu, które normalnie powinny iść przez Hamburg i Bremę. Trudno jeszcze przewidzieć, czy Triest odzyska cały dawniejszy ruch towarów z okresu przed Anschlusem lub czy nie powstaną nowe linie niemieckie. Nie ulega jednak wątpliwości, że niemiecka linia lewantyńska konkuruje z włoskimi towarzystwami. Tak np. ta sama kopenhaska „Scandinavian Shipping Gazette" sygnalizuje ostatnio, że towarzystwo Schuldt Orient Line pracuje obecnie nad zapewnieniem sobie przewozu ze Suszaku do Palestyny drzewa na wyrób opakowań do owoców, konkurując tym samym z włoskim towarzystwem „Adriatic", zajmującym się również przewozem drzewa z Triestu.

HAPAG A IGRZYSKA OLIMPIJSKIE W 1940 R.

Niemieckie towarzystwo żeglugowe Hamburg — Amerika zapowiada już obecnie, że zorganizuje masowe przewozy na Igrzyska Olimpijskie w lipcu 1940 r. w Helsinkach. — Do przewozów ze Stanów Zjednoczonych będą przeznaczone statki „Reliance" i „St. Louis", ze Środkowej Ameryki — „Cordillera" i „Orinoco", a z Europy „Milwauke", „Patria" i „Helgoland".

ROZBUDOWA SZWEDZKIEGO PORTU TRELLEBORG.

Duża firma sztokholmska G. Schütz zawarła kontrakt na rozbudowę portu w Trelleborgu. Suma objęta kontraktem wynosi 261 tys. kor. Port Trelleborg odgrywa duże znaczenie w pasażerskiej komunikacji morskiej ze Szwecji do Niemiec, gdyż między Trelleborgiem a Sassnitz kursują kilka razy dziennie t. zw. ferry boats.

HOLANDIA PROPAGUJE SZKOLENIE MARYNARZY NA ŻAGLOWCACH.

Komisja wyłoniona przez holenderskie towarzystwa żeglugowe w sprawozdaniu swoim propaguje budowę dużych statków żaglowych, przeznaczonych dla szkolenia oficerów marynarki handlowej. Żaglowce te pojemności 2,500 ton służyć mają jednocześnie dla przewozu towarów.

NOWE SUBWENCJE DLA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

Od niedawna mnożą się w opinii angielskiej głosy uzasadniające potrzebę subwencjonowania żeglugi morskiej. W kampanii tej biorą udział również czynniki konserwatywne, niegdyś przeciwne wszelkiemu subwencjonowaniu. Ostatni przyłączył się do tej kampanii lord Lloyd, osobistość znana w życiu politycznym Anglii, stwierdzając między innymi, że corocznie rządy innych państw wydają ca 80 mil. funtów na subwencje, skierowane tym samym przeciw żegludze brytyjskiej. Obecnie popiera akcję subwencyjną także lord Essendon, który wykazuje dysproporcję między subwencjami udzielonymi rolnictwu w sumie 50 mil. funtów, a żądanymi dla żeglugi 4 mil.

BUNKROWANIE W PORTACH WIELKIEJ BRYTANII.

W okresie pierwszych 6 miesięcy rb. ok. 5.271 tys. ton węgla zostało dostarczonych w Anglii na statki, zatrudnione w handlu zagranicznym jak i na statki rybackie. W porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego nastąpił spadek wynoszący prawie 500 tys. ton, tj. 8,2 proc., wzrosła natomiast w roku bieżącym ilość sprzedanych olejów bunkrowych ze 151.017 tys. galonów do 161.368 tys. galonów, tj. 7,6 proc. Ilość sprzedanego węgla bunkrowego w pierwszym półroczu rb. jest najniższa od 1921 r., natomiast olejów bunkrowych najwyższa dla okresu styczeń — czerwiec od 1934 roku.

WSPÓŁPRACA WŁOSKIEGO PRZEMYSŁU BUDOWY OKRĘTÓW.

Według oficjalnej zapowiedzi, na posiedzeniu Głównej Rady Autarkicznej (10 października rb.) ma być omówiona między innymi sprawa ujednostajnienia i specjalizacji stoczni włoskich. Poprzednio poczyniono kroki dla osiągnięcia ścisłej współpracy między „Złączonymi Stoczniami Adriatyckimi, a stocznią „Ansaldo" i koncernem stoczni: „Odero-Terni-Orlando". Wymienione stocznie są już obecnie kontrolowane przez I. R. I., tj. Instituto di Riconstruzione Industriale, który posiada 51% ich akcyj.

JUGOSŁOWIAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Jugosłowiańska flota handlowa liczyła przy końcu lipca br. 412.490 trb. o sile 12.893 KM., w tym 61 statków pojemności 318.626 trb. zdolnych do podróży dalekomorskich. Załoga floty handlowej liczyła 32.760 osób.

KONKURENCJA NA LINIACH POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKICH I POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKICH.

Na ostatnim zebraniu dużego angielskiego towarzystwa żeglugowego „Furness, Withy

& Co Ltd." dużo miejsca poświęcono nielojalnej konkurencji zagranicznej, w tym wypadku amerykańskiej. Chodzi mianowicie o współzawodnictwo subsydiowanej nieekonomicznie —zdaniem żeglugowców angielskich—żeglugi amerykańskiej, obsługującej linię południowo-amerykańską i południowo-afrykańską, którą to również obsługują statki towarzystwa angielskiego. Jak wynika z oświadczeń uchodzącego za autorytet w angielskich sferach żeglugowych — Lorda Essendon, subsydia amerykańskie w formie płacenia przez rząd różnicy raz: pomiędzy kosztami budowy tonażu w kraju i za granicą, drugi raz: pomiędzy kosztami ruchu amerykańskich towarzystw żeglugowych a obcych, dają możność tym towarzystwom obsługiwania nierentownych linij, i stwarzają warunki uniemożliwiające obcym banderom pracę na zasadach rentowności. Żeglugowcy angielscy nazywają tego rodzaju politykę prowadzoną przez „Komisję Morską PSA." „Grossly Unfair Policy" domagając się zarazem pomocy rządu angielskiego celem przeciwstawienia się tej konkurencji.

POŁUDNIOWA AFRYKA W ORBICIE ŻEGLUGI KRAJÓW EUROPY I AMERYKI PÓŁN.

W ostatnim roku najkorzystniejszą ocenę armatorów co do możliwości rozwoju interesów żeglugowych posiada Afryka Południowa. Te optymistyczne horoskopy uwidaczniają się w polityce dwu dużych angielskich towarzystw żeglugowych — Union Castle Company i Shaw Savill & Albion Line, których inwestycje na budowę i przeróbkę statków mających obsługiwać południową Afrykę, nie posiadają zdaniem prasy fachowej, precedensu w historii shippingu. Ale nie tylko Anglicy liczą na rozwój żeglugi do Południowej Afryki, również dużą ilość statków na te linie budują Stany Zjednoczone A. P., Włochy, Holandia i Skandynawia. W czerwcu poprzedniego roku dla tej linii 62 statki były w budowie. 6 w przeróbce i 25 zakontraktowanych na budowę. Ogólny tonaż tych statków wynosił 744.000 przewidywane koszty — £ 27,5 mil. W czerwcu bieżącego roku cyfra zamówionych statków wynosiła 67, oraz 3 w przeróbce i 28 zakontraktowanych na budowę. Ogólny tonaż wynosił 764,4 tys. — przewidywane koszty — £ 30.890 tys. W ostatnich 12 miesiącach zostało dostarczonych przez stocznie 36 statków — 260 tys. ton btto (za £ 7.5 mil.) wszystkie dla handlu z Południową Afryką względnie z innymi krajami np. Australią, ale również odwiedzającymi porty południowo-afrykańskie.

ROZBUDOWA PORTU W CASABLANCE.

Izba Handlowa w Casablance uchwaliła projekt rozbudowy portu kosztem 209 mil. fr. Roboty mają potrwać kilka lat. Oprócz tego ma być zbudowany kosztem 150 mil. fr. oddzielny port dla okrętów wojennych.

BRAZYLIA ROZBUDOWUJE SWĄ FLOTĘ HANDLOWĄ.

Ujawnione zostały ostatnio plany „Lloydu Brazylijskiego", według których mają być dla niego zbudowane: 2 statki towarowo-pasażerskie dla linii europejskiej, mogące pomieścić 100 pasażerów 1 klasy, 80 —2, 130—3 kl. i 240 czwartej, dalej cztery towarowce o pojemności 8000 ton dla linii południowo-amerykańskiej, cztery statki — 4,500 ton d. w. dla żeglugi przybrzeżnej, dwa statki — 1,600 ton d. w. z pomieszczeniami dla pasażerów dla linii Porto Alegre — Corumba.

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ JAPONII.

Plan rozbudowy floty handlowej Japonii obejmuje 7 statków pasażerskich i 11 towarowców. Morska linia pocztowa do Europy otrzyma 3 statki towarowo-pasażerskie po 16,5 tys. trb. i szybkości 18 węzłów; dla obsługi linii australijskiej oddane zostaną 2 statki towarowo-pasażerskie po 11,6 tys. trb. i szybkości 17 węzłów. Statki mają rozpocząć pracę na początku 1940 roku.

ŚWIATOWY TONAŻ PRACUJĄCY.

Na podstawie świeżo opublikowanej statystyki Lloyd's Register czasopismo żeglugowe „Shipping World sporządziło ciekawe zestawienie pracującego tonażu światowej floty handlowej za ostatni rok, oraz 5 lat przedtem (czerwiec 1933). Według tego zestawienia światowy tonaż tej kategorii zmniejszył się z 31,5 mil. ton btto do 30,2 mil. ton btto czyli o 4,3%. Przed 5 laty tenże „sprawny tonaż" reprezentował 47,3% wszystkich parowców i motorowców światowej floty handlowej, obecnie tylko 45,1%.

Tonaż brytyjski zmniejszył się z 11,6 mil. ton do 10,8 mil. ton czyli o 9%, tonaż innych państw zmniejszył się z 19,6 mil. ton do 19,3 mil. ton czyli o 1,5%. Rozpatrując cyfry spadku według poszczególnych krajów — zauważymy duże przesunięcia, jeśli chodzi o posiadanie tegoż „sprawnego tonażu". Mianowicie ubytek jego nastąpił w Anglii. Stanach Zjednoczonych, Francji. Holandii i Włoszech, natomiast wzrost w Japonii, Norwegii i to ponad 20%, i mniejszy w Niemczech. Ogółem biorąc tych 7 krajów (z wyłączeniem Anglii) posiada obecnie około 695 tys. ton mniej tonażu tej kategorii, niż w 1933 r. (spadek o 2,2%). Tonaż ten reprezentuje obecnie 49% ogólnego tonażu, podczas gdy w 1933 roku — 51,1%.

KRYZYS W ŻEGLUDZE A TONAŻ UWIĄZANY.

Odbiciem złej sytuacji rynku frachtowego, do której w dużej mierze przyczyniła się depresja na kluczowym rynku trampowym La Plata, jest wzrost tonażu uwiązanego. Według ostatnich obliczeń angielskich, tonaż uwiązany floty światowej wynosi blisko 3 mil. ton.

Nie obejmuje on jednak cyfr dotyczących Japonii, gdzie w połowie maja br. wynosił on już 840 tys. ton btto. Dla zobrazowania sytuacji warto przytoczyć cyfry wykazujące z jednej strony flotę danego kraju, z drugiej zaś tonaż uwiązany i stosunek procentowy:

Kraj	Ogólny tonaż w trb. (parowce i motor)	Tonaż uwiązany	%
Wielka Brytania	17.675.000	420.000	2,4
Japonia	5.007.000	—	—
Norwegia	4.613.000	194.000	4,2
Niemcy	4.232.000	42.000	1.0
Włochy	3.259.000	74.000	2,3
Francja	2.881.000	223.000	8.0
Holandia	2.852.000	6.000	0.2
Szwecja	1.571.000	132.000	8,4
Grecja	1.889.000	459.000	24.3
Dania	1.130.000	47.000	4.0
Stany Zjednocz.	11.404.000	1.348.000	12.0
Inne kraje	10.357.000	52.000	0,5
	66.870.000	2.997.000	4,5

Porównując cyfry tonażu uwiązanego z danymi za ubiegłe kwartały, zobaczymy stale wzrastającą jego ilość, mianowicie na 1 stycznia br. wynosił 1.755 tys. trb., na 1 kwietnia br. 2.216 tys. trb. a ostatnio ca 3 miliony trb.

SZYBKOŚĆ STATKÓW, ICH KOSZTY BUDOWY A SUBWENCJE.

Powszechnie wiadomo, że luksusowe transatlantyki angielskie czy francuskie osiągają swe duże szybkości przy nieproporcjonalnie olbrzymich kosztach. Toteż rzadko kiedy statki tak szybkie, obywają się bez pomocy państwa w formie subsydiów. Obecnie w Anglii rozważana jest wysokość subsydium na ten cel, przy czym prasa żeglugowa przypomina, że już w 1902 r. towarzystwo Cunarda otrzymało tego rodzaju subsydia dla 2 statków — „Mauretania" i „Lusitania". Komisja ustalająca wówczas wysokość subsydium stworzyła poniższą tabelę dla statków o szybkości ponad 20 węzłów do 26 węzłów.

Srednia oceaniczna szybkość w węzłach	Koszty budowy o. t. d. w Ł	Siła maszyn w H. P.	Roczne subsydium w Ł
20	350.000	19.000	9.000
21	400.000	22.000	19.500
22	470.000	25.500	40.500
23	575.000	30.000	67.500
24	850.000	40.000	110.500
25	1.000.000	52.000	149.000
26	1.250.000	68.000	204.000

PAROWCE CZY MOTOROWCE?

Działający w Anglii: Komitet dla zbadania możliwości zwiększenia użycia węgla bunkrowego rozpisał ankietę do armatorów brytyjskich, mającą dostarczyć materiału do jego badań. Z odpowiedzi poszczególnych firm armatorskich wynika, że obecny motorowiec znacznie przewyższa parowiec. Dzisiejsze bowiem motorowce nie wymagają już dużo napraw i są rentowniejsze od parowców, zmuszonych ograniczać swą handlową ładowność ze względu na konieczność pomieszczenia dużej ilości węgla do napędu. Dzięki tej przewadze nastąpił duży rozwój światowej floty motorowej, która w ostatnim np. roku wzrosła wg The Motor Ship o 1,5 mil. ton brutto, gdy tymczasem tonaż parowców wzrósł tylko o 120 tys. ton brutto. Wzrost zużycia ropy zamiast węgla, wywołuje duży niepokój w przemyśle węglowym zwłaszcza angielskim. Dla przykładu strat spowodowanych tą przemianą struktury floty handlowej świata podaje się, że kiedy w 1914 r. około 89% całej floty światowej używało węgla, to obecnie tylko 47%. Tonaż statków handlowych, używających węgla, spadł z 43,8 mil. ton w 1914 r. do 31,5 mil. ton w 1938 r. Tym niemniej wspomniany Komitet stwierdza, że duża część światowej floty handlowej może z powodzeniem i rentownie pracować używając do napędu węgla. Zasadniczą bowiem sprawą są ceny węgla i ropy. Stosunek cen tych dwu środków napędu decyduje bowiem o używaniu jednego z nich.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZYWÓZ MASŁA POLSKIEGO DO PALESTYNY.

Znaczny rozwój importu masła polskiego do Palestyny obrazują następujące cyfry:

Eksport masła z Polski do Palestyny wynosił:

	Rok	Tys. zł
	1936	284
	1937	872
styczeń — maj	1938	645
styczeń — maj	1937	259
maj	1938	136

przy ogólnym imporcie w okresie styczeń — maj 1938 r. do Palestyny w wys. (w przeliczeniu) 2.056 tys. zł (w maju ok. 440 tys. zł).

Cyfry te wykazują, iż w r. 1938 import masła polskiego stanowi około 30% ogólnego importu masła do Palestyny, co jest znacznym sukcesem, albowiem jeszcze w r. 1935 nie można było mówić o poważnym lansowaniu tego artykułu na rynku palestyńskim, cyfra zaś z r. 1936, jest w porównaniu z r. 1938, zupełnie niewielka. Pozycję tę zawdzięcza masło polskie skutecznej konkurencji z masłem litewskim przede wszystkim, a następnie z łotewskim i in.

Wzmożenie dostaw z Polski mogłoby być większe, gdyby uwzględnić następujące dezyderaty importerów palestyńskich: przede wszystkim należałoby zwrócić uwagę na fakt,

że masło polskie jest za mało przystosowane do klimatu palestyńskiego (topienie się masła następuje w zbyt niskiej temperaturze, jak na miejscowe warunki). Importerzy przyznają, iż zaznaczyła się w tym względzie poprawa, jednak jeszcze niewystarczająca.

Zdaniem importerów należy obniżyć cenę masła polskiego, gdyż w obecnym stanie rzeczy różnica między ceną masła polskiego a litewskiego, na rynku palestyńskim nie odpowiada takiejże różnicy na giełdzie towarowej londyńskiej, gdzie rozpiętość cen jest większa. Winno ono być, według importerów, o 2—3 funtów tańsze na tonie od litewskiego.

Zdaniem importerów, stawki frachtowe na masło polskie są zbyt wysokie, a w każdym razie istnieje niesłuszna dla masła polskiego dysproporcja w stawkach na masło polskie i litewskie. Firmy litewskie płacą mianowicie za transport morski do Palestyny tymi samymi statkami, tyle co polskie, aczkolwiek statki specjalnie muszą zawijać do Kłajpedy.

Importerzy stwierdzają, iż w dziedzinie zareklamowania masła polskiego w Palestynie, robi się bardzo niewiele, na skutek zbyt małych jeszcze obrotów. Z chwilą ich zwiększenia, możnaby znaleźć fundusze na odpowiednią akcję reklamową, któraby mogła stworzyć polskiemu produktowi renomę, którą się dotychczas cieszy nadal masło litewskie.

SYTUACJA NA RYNKU I W IMPORCIE JAJ CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowacja kryje swoje zapotrzebowanie na jaja w przeważającej części produkcją krajową. Jedynie około 6—7% ogólnego zapotrzebowania importuje ona z zagranicy, szczególnie dla Pragi i Czech Północnych. Import jaj nie uległ w ciągu lat ostatnich niemal żadnym zmianom, dopiero w roku bieżącym dały się zauważyć pewne oznaki zapowiadające jego większy spadek. Powodem tego jest fakt, że spółdzielnie rolnicze poświęcają w coraz znaczniejszej mierze uwagę wzmożeniu krajowej produkcji jaj, wobec czego została zwiększona ilość zbiornic, tak, iż obecnie jaja krajowe stały się na rynku jajczarskim Czechosłowacji gatunkiem dominującym, a przy mniej więcej stałym zapotrzebowaniu, może być konsumcja dostatecznie zaspokojona nawet przy nieznacznym imporcie jaj zagranicznych. Wzrost produkcji krajowej przypisać należy okoliczności, że producent ma nawet przy najwyższym poziomie produkcji zagwarantowaną pewną stałą cenę.

Import jaj obniżył się w porównaniu z rokiem ub. niemal o połowę. O ile w ciągu pierwszych 4 miesięcy roku ub. importowała Czechosłowacja 28 mil. sztuk jaj o wartości 9,4 mil. Kc, to w roku bieżącym obniżyła się ilość importowanych jaj na 15,9 mil. sztuk o wartości 5,4 mil. Kc. Do najważniejszych dostawców jaj dla Czechosłowacji należą: Polska, Jugosławia i Rumunia, a ostatnio również zaczęto sprowadzać jaja z Bułgarii. W mniejszych ilościach importuje się także jaja z Danii, Finlandii i Litwy.

O ile sytuacja na czechosłowackim rynku jajczarskim daje dużo do myślenia wobec tak nagłego spadku importu, to pogarsza się ona równocześnie skutkiem tego, że dał się równocześnie zauważyć znaczny spadek ilości jaj przeznaczonych na przechowanie w chłodniach. W czasie od stycznia do kwietnia br. wynosił import jaj przeznaczonych dla chłodni 12,2 mil. sztuk o wartości 3,7 mil. Kc., podczas gdy w tym samym czasie roku ub. znajdowało się w chłodniach 20,7 mil. sztuk za 6,5 mil. Kc. W maju br. stan ten pogorszył się w jeszcze większym stopniu, tak iż obecnie znajduje się w chłodniach czechosłowackich zaledwie połowa zwykłej ilości jaj importowanych z zagranicy.

Intensywniejszy import powodował w zrozumiały sposób większy ruch i większe obroty w handlu jajami, a co za tym idzie przynosił zyski hurtownikom jajczarskim. Skutkiem wysokiego cła przywozowego, wynoszącego 140 Kc. za 100 kg staje się obecnie import jaj do Czechosłowacji handlem nierentownym, gdyż rozpiętość między zyskiem a kosztami jest bardzo nieznaczna. Hurtownicy jajczarscy pracują wobec takiego stanu rzeczy nierzadko ze stratą, albo też osiągają zyski, których wysokość nie pozwala nawet na pokrycie kosztów.

O ile chodzi o import jaj z Rumunii, to ustał on, w ostatnich czasach niemal zupełnie. Na rynku rumuńskim pojawiły się bowiem firmy angielskie, które urządziły tam szereg chłodni na jaja mrożone, aby w ten sposób pokryć braki spowodowane niemożliwością regularnego importu jaj chińskich.

Obecny kryzys w czechosłowackim handlu jajczarskim przypisać należy dwu czynnikom: przede wszystkim wzrostowi produkcji krajowej a w związku z tym korzystnej ingerencji spółdzielni rolniczych, a z drugiej strony niekorzystnemu dla czeskosłowackiego importu jaj kształtowaniu się cen na światowym rynku jajczarskim, które są o około 20% wyższe niż w r. ub. Przyszłość czechosłowackiego hurtowego handlu jajami zależy więc od dalszego kształtowania się cen na rynku światowym; prócz tego jednak pozostaje otwartą kwestia obrotów jajami krajowymi.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM KANADY.

Kanada jest dużym producentem ziemniaków, które stanowią jeden z jej ważniejszych artykułów eksportu. Wprawdzie import ziemniaków jadalnych osiąga również dość poważne ilości i wartość, ma on jednak charakter specjalny. Cały ten przywóz mianowicie odnosi się do miesięcy maj — czerwiec i obejmuje wyłącznie ziemniaki wczesne, sprowadzane

prawie w 100% z południowych stanów Stanów Zjednoczonych i z wysp Bermuda, jako nowalia. Import sadzeniaków nasiennych jest minimalny i również zmonopolizowany przez Stany Zjednoczone, eksport zaś ich osiąga bardzo poważne sumy.

Import sadzeniaków nasiennych wynosił: 1933 — cwt. 363, $ 657; 1934 — cwt. 401, $ 297; 1935 — cwt. 305, $ 753; 1936 — cwt. 1413, $ 2.037; 1937 — cwt. 2470, $ 5.191 (St. Zjedn. $ 4.267, Anglia $ 924).

Eksport sadzeniaków nasiennych wyniósł w roku 1937 (danych za lata poprzednie brak) buszli — 1.336.000 wartości $ 1.380.000.

Import ziemniaków jadalnych wyniósł: 1933 — cwt. 112.151, $ 172.663; 1934 — cwt. 108.935, $ 162.463; 1935—cwt. 123.363, $ 170.542; 1936 — cwt. 115.389, $ 161.071; 1937 — cwt. 122.354, $ 296.850 (Stany Zjednoczone $ 289.180, Bermuda $ 4.129, 10 innych krajów $ 3.541).

Eksport ziemniaków jadalnych wyniósł: 1933 — buszli 1.861.843, $ 770.272; 1934 — b. 2.707.693, $ 1.876.331; 1935 — b. 1.430.267, $ 848.185; 1936 — b. 1.409.663, $ 863.386; 1937 — b. 1.130.350, $ 969.467.

Sezonowy i niewielki stosunkowo przywóz ziemniaków pozostaje w rękach przeważnie małych firm, traktujących handel ziemiopłodami jako zajęcie uboczne; duże i fachowe firmy z działu ziemiopłodów sprawą tą w ogóle się nie interesują.

SYTUACJA NA RYNKU DRZEWNYM HOLANDII.

W końcu maja Rosja Sowiecka wydała trzecią listę eksportową na Wielką Brytanię na tarcicę z obniżeniem ceny o £ 1,10— na standarcie dla drzewa iglastego w porównaniu do drugiej listy wydanej poprzednio. Wpłynęło to niekorzystnie na koniunkturę drzewną w Holandii, gdyż importerzy spodziewają się podobnej zniżki w odniesieniu do rynku holenderskiego, z drugiej strony jednak korzystnym jest, iż Sowiety określiły ilość standardów, które mogą dostarczyć w nadchodzącym sezonie do Anglii, a mianowicie podały cyfrę 400 tys. standardów.

Z drugiej strony pewnym utrudnieniem eksportu z Polski jest podrożenie frachtu, który od maja wynosi 36 sh. za standard, za przewóz z Gdyni do portów angielskich, podczas gdy jeszcze w kwietniu transport ten kosztował 28 sh. za standard.

Poza wyżej wymienionymi czynnikami, które wpływają raczej niekorzystnie na eksport tarcicy z Polski do Holandii, wymienić należy czynnik, który wpływa korzystnie, a mianowicie zwiększony ruch w przemyśle budowlanym.

W rezultacie, jeśli porównamy cyfry importu drzewa polskiego do Holandii w ciągu I półrocza rb. z cyframi zeszłorocznymi, to okaże się poważny wzrost importu drewna tartego iglastego. Przywóz ten wyniósł w I półroczu rb. 107.101 m^3, a w I połowie r. 1937 — 99.272 m^3.

Należy się spodziewać, że gdy tylko importerzy holenderscy definitywnie wiedzieć będą, jakie obniżki dają Sowiety na drzewo oferowane do Holandii i ile standardów będą mogły sprzedać w Holandii, to natychmiast zaczną się poważne zakupy, aby zapełnić zmniejszające się z dniem każdym zapasy.

IMPORT PAPIERÓW FOTOGRAFICZNYCH W SYRII-LIBANIE.

Na rynku syryjskim istnieją pewne możliwości zbytu papierów fotograficznych, z uwagi na to, że miejscowej produkcji nie ma zupełnie.

Cyfry importu wszelkiego rodzaju papieru światłoczułego, są następujące, za 2 ostatnie lata:

Kraj pochodzenia:	Ilość w kg		Wartość we fr. fr.	
	1937 r.	1936 r.	1937 r.	1936 r.
Belgia	17.461	4.143	312.120	70.280
W. Brytania	4.753	3.907	160.440	94.780
Niemcy	2.656	3.155	70.880	43.440
Francja	2.227	2.333	34.240	46.120
Stany Zjed.	270	339	8.900	12.860
Inne kraje	279	128	7.120	2.740
Razem	27.646	14.005	593.700	270.220

Najwięcej poszukiwane są na rynku marki papieru: Gevaert, Kodak, Alfa i Ilford.

Import towarów do Syrii i Libanu nie podlega żadnym ograniczeniom, podobnie jak i obrót dewizowy.

Stawka celna wynosi 25% od wartości niezależnie od kraju pochodzenia papierów fotograficznych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PĘDZLI I SZCZOTEK W WIELKIEJ BRYTANII.

Jak wykazały przeprowadzone badania rynek angielski pokrywa swe zapotrzebowanie na szczotki i pędzle towarem pochodzenia japońskiego jeśli chodzi o tańsze wyroby, oraz pochodzenia francuskiego w wypadku wyrobów droższych.

Szczotki japońskie są wyrabiane ze szczeciny chińskiej, japońskiej lub mieszanej oraz szczeciny z domieszką fibry. Szczotki japońskie są sprzedawane po dość niskich cenach np.: szczotka japońska do włosów, o kształcie prostokątnym i wymiarach ok. 9×13 cm kosztuje ok. sh. 1/— w hurcie, czyli cena jej przy imporcie cif Londyn wynosi ok. 6d (pensów), przy czym szczotka ta zawiera jedynie czystą szczecinę bez domieszek. Szczotki polskie mogą liczyć na zbyt na tym rynku jedynie taniej i średniej jakości, i to głównie szczotki męskie i damskie, do włosów, szczotki do paznokci oraz szczotki do zębów. Szczotki do ubrania nie mogą liczyć na większy zbyt. Pędzle do gole-

nia przychodzą z Francji i towar polski nie ma szans wejścia na rynek. Lepsze widoki zbytu posiadają szczotki, wytwarzane z szczeciny białej.

Obecnie sytuacja rynkowa na szczotki nie przedstawia się zbyt pomyślnie. Importerzy angielscy wyrażają opinię, iż w handlu tym objawia się niezdrowa konkurencja przez fakt, iż eksporterzy kontynentalni działają nie tylko przez swoich przedstawicieli na rynku angielskim, ale sami przyjeżdżają do Londynu, oferując swój towar hurtownikom.

Do opracowywania rynku potrzebne jest nadesłanie wzorów i prób wraz ze skalkulowanymi cenami.

Cło na szczotki wynosi: 20% ad valorem, wzgl. 6d od tuzina, w zależności, która stawka okaże się wyższą.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU KONSERW OGÓRKOWYCH DO UNII POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Zrzeszenie Wytwórców Konserw w Warszawie ma możność ułatwienia eksporterom dokonywania transakcyj eksportowych na wywóz konserw ogórkowych do Unii Południowo-Afrykańskiej.

Fabryki, które posiadają jakikolwiek kontakt z tamtejszymi odbiorcami zechcą w tej sprawie porozumieć się z biurem Sekcji.

JUGOSŁAWIA ZWIĘKSZA UPRAWĘ BAWEŁNY.

W południowej Serbii użyto w 1938 r. pod uprawę bawełny 5.400 ha czyli powierzchnię prawie dwa razy większą, niż w 1937 r. Wobec sprzyjających warunków atmosferycznych, spodziewany jest bogaty plon.

AUKCJE DRZEWA W RYDZE.

Rząd łotewski postanowił zarządzić eksploatację w ciągu zimy 1938/39 r. ok. 4.850 tys. m^3 drzewa — z czego przypaść ma 2.450 tys. m^3 na eksport, 1.800 tys. m^3 na przeróbkę, a 650 tys. m^3 na sprzedaż licytacyjną. Aukcje odbędą się w Rydze w okresie od października do połowy stycznia 1939 r.

EKSPORT DRZEWA Z ROSJI, FINLANDII I SZWECJI ULEGNIE ZMNIEJSZENIU.

Między eksporterami drzewa: szwedzkimi, fińskimi i rosyjskimi odbyły się pertraktacje w sprawie dobrowolnego zmniejszenia ilości eksportowanego drzewa, aby w ten sposób spowodować stabilizację cen na drzewo. Rząd rosyjski wyraził gotowość zmniejszenia swej kwoty o 60 tys. std., Finlandia — o 58 tys. std., Szwecja — o 48 tys. std. Zmniejszenie kwot wywozowych ma wpłynąć na polepszenie rynku drzewnego i wywołać lepszy popyt na drzewo w końcu sezonu. Licząc się z tą ewentualnością. fińscy eksporterzy podobno podnieśli już ceny na drzewo o 5 szylingów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 LIPCA DO 17 SIERPNIA 1938 R.

BELGIA. W myśl rozporządzenia z dn. 27 VII 38 powołana została do życia specjalna komisja, której zadaniem będzie podział kontyngentów importowych oraz ewentualna reglamentacja wywozu, przepisy transportowe itp.

Wprowadzona została opłata importowa od pszenicy. Wynosi ona 10 fr. od 100 kg pszenicy, 13.30 fr od słodu pszenicznego oraz 14 fr. od mąki pszennej.

W „Monitorze" z dnia 3 VII 38 ogłoszono listę zmian w taryfie celnej, obejmującą: ryby, mięczaki, skorupiaki, krzemionkę, miedź fosforową i cynę fosforową, klej kostny, żelatynę, mydło, cegły, parasole wszelkiego rodzaju i sztuczne materiały plastyczne.

BRAZYLIA. Brazylijska Rada Handlu Zagranicznego na posiedzeniu z dnia 18 V br., po przedyskutowaniu proponowanych środków poparcia krajowej produkcji bieli cynkowej, postanowiła polecić obniżkę cła wywozowego na cynk w prętach i gąskach, mając na uwadze, iż metalu tego w Brazylii się nie produkuje.

BUŁGARIA. Od importu napojów alkoholowych pobierana będzie prócz cła opłata specjalna w wys. 20% należności celnej.

Zmienione zostało cło na białko z ważnością od 2 VII br. Cło wynosi obecnie 20% od wartości, zamiast dotychczasowego w wysokości 200 lew zł od 100 kg.

CHILE. Przywóz worków jutowych został skontyngentowany z dn. 28 VII 38.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 VIII 38 na okres 4-tygodniowy zostały obniżone dopłaty celne na pszenicę na 18 Kc. (poprzednio 20 Kc.) i na owies na 21 Kc. (23 Kc.). Dla żyta (28 Kc.) i jęczmienia (32 Kc.) pozostają bez zmiany. Cło na masło i bydło również nie ulega zmianom.

W myśl protokółu dodatkowego z Jugosławią obniżono stawki celne na śliwki jugosłowiańskie na Kc. 15,—. Stawka ta obowiązuje dla śliwek z poz. ex 37 ex a) ex 2) od 25 VII do 31 VIII 1938, dla śliwek z poz. ex 37 ex c) ex 2) od 1 IX do 31 X 1938.

Począwszy od 14 VIII 38 obowiązuje obniżone cło (1050 k. cz. od 100 kg) na jedwab sztuczny, surowy lub biały, gatunku crêpe i voile. Korzystanie z ulgowego cła przysługuje takim importerom, którzy wypełnią pewne warunki ustalone przez czechosłowackie Ministerstwo Handlu.

Z dniem 26 VI 38 został zaszeregowany wywóz olejów benzolowych ze smoły z węgla kamiennego z poz. 175 a) czsł. taryfy celnej do systemu pozwoleniowego.

EGIPT. Z dniem 27 VII 38 zostały wprowadzone zmiany celne w zakresie papieru opakunkowego oraz sznurków.

Minister Finansów uzyskał uprawnienie do wprowadzania zmian taryfy celnej. Wprowadzone zmiany mają uzyskiwać późniejsze potwierdzenie Rady Ministrów.

EIRE. Cło w wysokości 3 pensów od lb. ustalone zostało dla mleka suszonego lub w proszku oraz na artykuły, wykonane całkowicie lub częściowo z proszku mlecznego. Cło powyższe nie będzie stosowane wobec wyrobów cukierniczych i czekoladowych. Dotychczasowe cło na proszek mleczny (2 sh od lb) zostało skasowane.

Z dniem 8 VIII br. obowiązują zmiany cła w odniesieniu do: części elektrycznych aparatów do gotowania, części liczników na prąd elektryczny, wag i odważników, przędzy kilkunitkowej oraz tkanin bawełnianych w sztukach.

FRANCJA. W dn. 9 VIII 38 ogłoszony został szereg zmian stawek celnych, m. in. na cukierki i czekoladki, oleje roślinne, kadm, mydła, szkło okienne, odpadki ze sztucznego jedwabiu, worki, tkaniny wełniane, papier maszynowy, papier fantazyjny, śruby, nity itp., meble gięte i siedzenia (poz. 590 — stawka minim. p. a) — lakierowane 180 fr. od 100 kg netto, inne — 115 fr. od 100 kg brutto, z poz. b — 140 i 100 fr., z poz. c) — stawki podwyższone o 15%, w stos. do poz. a) i b) — oraz poz. 590 bis — siedzenia lakierowane 129,20 fr. od 100 kg brutto i inne — 84,50 fr. od 100 kg brutto, inne meble, beczki z drewna twardego — 64 fr., poz. 603 quater A — forniery (23.35 i 40 fr. od 100 kg br.), kapelusze i stożki.

W dniu 6 VIII 38 został ogłoszony dekret wprowadzający kontyngentowanie przywozu rękawiczek dzianych wełnianych z poz. 443 B oraz wyrobów dzianych bawełnianych — poz. 419 A.

HOLANDIA. Począwszy od 7 VII 38 cło na węgorze zostało zniesione.

INDIE HOLENDERSKIE. Okres kontyngentowania przywozu papieru pakunkowego przedłużono z dn. 15 VIII 38 na trzy miesiące.

NIEMCY. System pobierania podatku obrotowego na terenie b. Austrii został, jak wiadomo, zmieniony. Dodatek kryzysowy do wspomnianego podatku został zniesiony, jak również stosowana dawniej metoda scalania podatku obrotowego, który obecnie zastąpiono podatkiem fazowym od każdego obrotu, nie przekraczającym 2%.

Jak okazuje się jednak, przy imporcie nierogacizny i bydła zagranicznego zmiana podatku obrotowego nie będzie wprowadzona. W związku z tym od importu nierogacizny z Polski nadal będzie pobierany podatek obrotowy w wys. 8.36%.

Dziennik urzędowy z 16 VII br. przynosi zmianę taryfy celnej austriackiej w odniesieniu do ziarna kakaowego, łupin kakaowych oraz kawy.

Z dn. 1 VII 38 zostały zniesione opłaty wywozowe pobierane dotychczas przy wywozie z Austrii — zgodnie z ustawą z 24 VII 1922 r.

NORWEGIA. Z dniem 1 IX br. wchodzi w życie przepis oznaczania wyrobów porcelanowych, fajansowych i kamionkowych sprowadzanych do Norwegii, znakami, wskazującymi wyraźnie obce pochodzenie towaru.

PALESTYNA. Czasowo zakazano przywozu bydła bitego z Rumunii i Bułgarii celem zapobieżenia rozszerzaniu się zarazy pyska i racic.

PORTUGALIA. W dniu 27 VII 38. został opublikowany dekret wprowadzający zmiany celne w zakresie suszonych jelit, filców oraz niektórych wyrobów drzewnych, m. in. listew do ram.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Ostatnio przeprowadzone zmiany celne dotyczą: masła — 2¼ pensa od lb (dotychczas bez cła), pewnych rodzajów żelaza i stali — 10 proc. od wart. (dot. 30 proc.), cegieł — bez cła (dot. 25 proc.), artykułów perfumeryjnych i toaletowych — 25 proc. (30 proc.), oraz katalogów, cenników itd.

TUNIS. Wprowadzony został obowiązek znakowania pochodzenia szeregu dalszych towarów importowanych z zagranicy, m. in. porcelany, tapet, mydeł, chemikalij, wyrobów szklanych, wyrobów gumowych, wanien emaliowanych, tkanin metalowych, rękawiczek skórzanych, sznurów, mebli i galanterii metalowej.

TURCJA. W obrotach handlowych z Niemcami został wprowadzony specjalny typ świadectw pochodzenia.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. — Według wiadomości z Johannesburga Min. Handlu przedłożyło parlamentowi wniosek w kierunku wprowadzenia ceł antydumpingowych na szereg artykułów stalowych i żelaznych. Projekt wymierzony ma być przeciwko amerykańskim dostawcom.

WIELKA BRYTANIA. Cło na filc z sierści zwierzęcej podniesione zostało z 10 proc. do 20 proc. od wartości.

Ogłoszona została lista artykułów, które winny być oznaczone krajem pochodzenia przy przywozie do Anglii. Chodzi tu głównie o różne artykuły galanteryjne, włókiennicze, jak wstążki, paski, szelki, sznurowadła itp. Przepis powyższy wchodzi w życie 23 grudnia 1938 roku.

WŁOCHY. Na okres od 1 V do 31 XII 38. bezcłowy kontyngent przywozu melasy z trzciny cukrowej został ustalony w wys. 300 tys. q.

Listę artykułów, zakazanych do wywozu z Włoch uzupełniono (26 VII br.) następującymi towarami: melasą, mąką rybną, łubinem, słomą, ściółką naturalną, wytłokami buraczanymi oraz pestkami winogronowymi, nie przeznaczonymi na wydobycie oleju.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Zabawki. Wypychane zwierzęta poszukiwane są przez firmę amerykańską. 18405/54/Sz.

Nowości. Firma amerykańska poszukuje wszelkiego rodzaju nowości, drobnych wynalazków itp. 20313/59/Sz.

Kwiaty sztuczne. Dekoracyjne kwiaty i owoce poszukiwane przez firmę amerykańską. 20314/59/Sz.

Wyroby fajansowe. Firma amerykańska poszukuje dostawców figurek fajansowych, jak popielniczki w kształcie zwierząt itp. Prosi o przesłanie katalogów. 19922/65/Sz.

Karty świąteczne. Firma polska w Stanach Zjedn. pragnie nabyć karty świąteczne z napisami. 20838/56/Sz.

Muchołapki. Wzór używanej na rynku angielskim muchołapki znajduje się w Instytucie. 18888/59/Sz.

Ozdoby choinkowe. Firma niemiecka poszukuje na reeksport do St. Zjedn. ozdób choinkowych. — 20837/54/Sz.

Nowości dekoracyjne. Firma amerykańska poszukuje dostawców drobnych zabawek, figurek i nowości dekoracyjnych. 20177/54/Sz.

Kosze. Amerykańska firma poszukuje dostawców koszy na kwiaty i koszyczków używanych do opakowań butelek z likierem. 19921/49/Sz.

Ceratka kompresowa. Firma angielska interesuje się importem ceratki (oil cotton material).
P/20936/46/M.

Obuwie wojłokowe. Firma kanadyjska pragnie nawiązać stosunki handlowe z fabrykami, wyrabiającymi obuwie wojłokowe czyli „walenki". P/21137/64/M.

Przędza konopna, sznurki, szpagaty. Firma argentyńska interesuje się opracowywaniem na rynku argentyńskim i urugwajskim zbytu przędzy pakulanej i konopnej, szpagatów i sznurków. P/20082/95/M.

Kapelusze i kalosze. Firma teherańska interesuje się importem wymienionych artykułów z Polski. P/20320/4F/M.

Szkło. Firma afrykańska interesuje się importem gładkiego szkła kryształowego jak również lekkich wyrobów szklanych wydmuchiwanych maszynowo, jedynie w pierwszorzędnych gatunkach. P/19868/63/JD.

Różne. Firma z Haiti interesuje się importem pudru, mydeł toaletowych, pasty do butów, świec, igieł, naparstków, guzików, kart do gry, luster, imitacji biżuterii itp. P/18371/ID.

Przetarg. Intendentura indo-brytyjska ogłosiła przetarg na dostawę 13,800 par onuczek dla Indyj, z terminem składania ofert do 14 września br.
P/21339/64/M.

Formularze można otrzymać od Director-General, India Store Department, Belvedere Road, Lambeth, London, S. E. 1, za opłatą sh. 5/—. Oferta musi być skalkulowana w rupiach i winna być skierowana do Chief Controller of Stores, Indian Stores Department, New Delhi, nie później jak 14 września br. Próbki i odpisy ofert winny być przesłane do Director-General Londyn, również przed 14 września br.

Rękawiczki skórkowe. Firma johannesburska pragnie nawiązać stosunki handlowe z wytwórcami polskimi rękawiczek skórzanych dla szoferów i rowerzystów. P/21337/58/M.

Przędza. Firma holenderska ma zapotrzebowanie na różne gatunki przędzy wełnianej, bawełnianej, jutowej, lnianej, jedwabnej i z jedwabiu sztucznego. P/21540/46/M.

Różne. Firma agenturowa w Palestynie interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich z branży szklanej i włókienniczej. F/20113/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Szwecji interesuje się objęciem różnych przedstawicielstw firm polskich na rynek szwedzki. F/20001/4L/H.

Reprezentacja. Firma agenturowa w Anglii poszukuje przedstawicielstw firm polskich na rynek angielski. F/19673/95/H.

Szkło. Firma palestyńska pragnie otrzymać przedstawicielstwo na flaszeczki i słoiczki dla produktów kosmetycznych. P/20113/95/JD.

Papier szmerglowy. Firma gdańska interesuje się eksportem pow. artykułu do Egiptu. P/20862/61/JD.

Artykuły chemiczno - farmaceutyczne. Grecka hurtownia farmaceutyczna pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami powyższych artykułów. — P/21051/47/JD.

Różne. Firma bułgarska interesuje się importem akumulatorów i celofanu. P/21059/39/JD.

Cegły ogniotrwałe. Firma szwedzka interesuje się importem pow. artykułu. P/21143/43/JD.

Różne. Polsko-Brytyjska Izba Handlowa w porozumieniu z Konsulatem Generalnym R. P. w Londynie poleca firmę L. Gerald Leanse, 22 Suffolk Street, Pall Mall, London S. W. 1, która poszukuje kontaktu z firmami polskimi, ofiarując swe usługi jako agent zakupu przy imporcie z Anglii do Polski.

SPRAWY SOCJALNE

WYNAGRODZENIE DLA ROBOTNIKÓW W GDYNI, UCZESTNICZĄCYCH W ĆWICZENIACH ODDZIAŁÓW OBRONY NARODOWEJ.

Stosownie do zalecenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Rada Interesantów Portu w Gdyni komunikuje zrzeszonym firmom, że Związek Izb ustalił następujące normy wynagrodzenia dla robotników, powołanych na ćwiczenia w oddziałach Obrony Narodowej, a mianowicie:

1) dla pracownika, mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego; 2) mającego 2 członków — 50% zarobku dziennego; 3) mającego ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Wynagrodzenie to przyjęte zostało jako dobrowolne opłaty przez znaczną część przemysłu i handlu polskiego.

Rada Interesantów Portu, podając powyższe do wiadomości firm, nie wątpi, że pracodawcy — w zrozumieniu doniosłych zadań, jakie dla Państwa pełnią Oddziały Obrony Narodowej — przyjmą na siebie opłacanie wynagrodzenia robotnikom, którzy odbywać będą ćwiczenia w Brygadzie Obrony Narodowej.

PRZEJĘCIE UBEZPIECZALNI KRAJOWEJ W POZNANIU PRZEZ ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.

W 56 nr. Dziennika Ustaw R. P. ukazała się ustawa z dnia 30 lipca 1938 r. o przejęciu Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych. W myśl ustawy, z dniem 1 stycznia 1939 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych przejmie prawa i obowiązki Ubezpieczalni Krajowej i wykonywać będzie nadal ubezpieczenie, określone w ordynacji ubezpieczeniowej Rzeszy z dnia 19 lipca 1911 r. przy zastosowaniu, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, przepisów dotychczas obowiązujących.

Wysokość składek tygodniowych przewidzianych w § 1392 ordynacji ustalona została w sposób następujący:

składka w	I klasie zarobkowej	wynosi	40 gr
„ „	II „	„	„	60 „
„ „	III „	„	„	80 „
„ „	IV „	„	„	100 „
„ „	V „	„	„	120 „

Wartość naturaliów wchodzących w skład zarobków ubezpieczonych ustalać będą corocznie wojewódzkie władze administracji ogólnej po wysłuchaniu opinii Zakładu oraz właściwych organizacyj zawodowych pracowników i pracodawców.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

STYPENDIA NA PRAKTYKI HANDLOWE KRAJOWE I ZAGRANICZNE.

Zawiadamia się, że Komisja Stypendialna, powołana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w celu skoordynowania i zorganizowania akcji szkolenia fachowców dla handlu zagranicznego, po okresie urlopowym wznawia we wrześniu swe prace.

Prace techniczne, związane z udzielaniem praktyk i stypendiów w tym zakresie, wykonuje Rada Handlu Zagranicznego.

Praktyki krajowe odbywać się będą w firmach lub instytucjach handlu zagranicznego w Warszawie, w Gdyni i w ośrodkach przemysłowych, i będą płatne w wysokości zł 150,— miesięcznie. Praktyki zagraniczne będą uzupełnieniem praktyk krajowych w celu umożliwienia stypendystom specjalizacji w obranej branży w dziedzinie handlu zagranicznego. Będą one płatne w wysokości wynagrodzenia pracownika umysłowego, rozpoczynającego pracę w polskiej służbie konsularnej w danym kraju. Warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na stypendia w handlu zagranicznym, udzielane przez Komisję Stypendialną, są następujące:

1) nieprzekroczony wiek 28 lat,
2) znajomość przynajmniej 2 obcych języków, z czego jeden dobrze w słowie i w piśmie.

Kandydatami na *praktyki krajowe* mogą być absolwenci liceów handl., administracyjnych oraz wyższych uczelni ekonomiczno-handlowych: praktyki krajowe trwać będą 6—12 miesięcy.

Kandydatami na *praktyki zagraniczne* będą osoby, które z korzyścią odbyły praktykę krajową, kontrolowaną przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego: praktyki zagraniczne trwać będą 1—2 lat.

Jako kryterium preferencyjne przy ocenie kandydatur przyjmować się będzie:

1) ukończenie wyższej uczelni handlowej, której program studiów uwzględnia specjalnie handel zagraniczny (ukończenie liceum handlu morskiego w Gdyni lub ukończenie kursu eksportowego);
2) posiadanie umiejętności biurowych (pisanie na maszynie, stenografia itp.);
3) praktyczna znajomość branży.

Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego może odnośnie specjalnych praktyk żądać od kandydatów szczególnych kwalifikacyj w zakresie, dostosowanym do charakteru danej praktyki.

Odstępstwa od ustalonych wyżej zasad mogą być czynione w wypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie.

Kandydaci, ubiegający się o stypendium, winni wypełnić formularze zgłoszeniowe. Na wezwanie kandydat powinien przedstawić się osobie, wskazanej przez Komitet Organizacji Wywozu Rady Handlu Zagranicznego.

Zgłoszenia kandydatur osób zamieszkałych na obszarze okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni kierować należy do Izby w Gdyni, ul. 10 Lutego 24, względnie do Ekspozytury Izby w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10, do dnia 15 września 1938 r.

PRZETARGI

PRZETARG MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Ministerstwo Komunikacji, Biuro Dróg Wodnych ogłosiło w „Monitorze Polskim“ z dn. 23 bm. Nr 191 (str. 7) przetarg na dostawę i montaż jednego turbo-generatora o mocy 6600 Kw. oraz wyposażenia mechanicznego dla zakładu wodno-elektrycznego w Porąbce na rzece Sole.

PRZETARGI DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

I.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na wykonanie instalacyj elektrycznych:

a) w dobudowanym magazynie Ekspedycji Towarowej w Gdyni, b) w budynku administracyjnym dla 3 zawiadowców drogowych w Gdyni, c) w budynku mieszkalnym zawiadowcy drogowego w Jastarni, d) w budynku noclegowym w Tczewie.

Ślepe kosztorysy i informacje można otrzymać w Wydziale Mechanicznym D. O. K. P. Toruń pokój 303, względnie pocztą za opłatą 3,— zł (trzech złotych). Firma winna złożyć ofertę, wypełniając ślepy kosztorys, z podaniem poszczególnych cen jednostkowych wraz z montażem. Ważność oferty obowiązuje Firmę w ciągu 8 tygodni od dnia złożenia oferty. Wadium wynosi 3% ogólnej sumy oferowanej. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 9 IX 38 r.

II.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony Nr V-42/38 na dzień 16 września 1938 r.

Ścierki lniane do kurzu 50× 50 szt. 1.200
Ścierki lniane do podłóg 50×50 szt. 7.600

Dostawa wg wzorów, z których należy bezwarunkowo po 2 z każdej oferowanej ścierki dołączyć do oferty.

Termin dostawy partiami na żądanie Głównego Magazynu Zasobów w Bydgoszczy do dnia 1 IX 1939 r.

Oferty należy składać do godz. 11 do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. Toruń. Otwarcie ofert odbędzie się *16 września 1938 r.*

PRZETARG URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO POMORSKIEGO W TORUNIU.

Urząd Wojewódzki Pomorski, Wydział Dróg Wodnych ogłosił przetarg nieograniczony na dostawę węgla kamiennego sortymentu „Kęsy“ pochodzącego z głębokich kopalni górnośląskich, w ilości ok. 850 ton.

Oferty odpowiadające wymogom rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. Nr 13 z r. 1937) należy składać do specjalnej skrzynki do ofert w Urzędzie Wojewódzkim ul. Krasińskiego nr 4 względnie nadsyłać pocztą do dnia *12 września 1938 r.* do godz. 12. Przetarg odbędzie się tegoż dnia o godz. 12 min. 15.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski w Grudziądzu ogłasza niniejszym przetarg publiczny na wykonanie robót:

1) dekarskich, 2) blacharskich, 3) kowalskich przy budowie Szkoły Powszechnej przy ul. Mikołaja z Ryńska.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również można otrzymać warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 2 zł od sztuki.

Oferty na przepisowych drukach z napisem: „Oferta na budowę Szkoły Powszechnej“ należy składać w Zarządzie Miejskim pok. 220 do dnia *8 września 1938 r.* — godz. 10. a otwarcie tychże nastąpi o godz. 10,15 w obecności ewtl. przybyłych oferentów.

Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3% oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

PRZETARG DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) cylindrów i kloszy szklanych, 2) rur żelaznych, 3) pasów skórzanych i skór różnych, 4) stali narzędziowej i 5) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 13 września 1938 r., 2) 16 września 1938 r., 3) 20 września 1938 r., 4) 27 września 1938 r. i 5) 30 września 1938 r.

Szczegóły tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim.

PRZETARG KOMENDY OBOZU ĆWICZEŃ W BRZEŚCIU N. B.

Komenda O. C. Brześć n. B. ogłosiła nieograniczony przetarg ofertowy na dzień *28 września 1938 r. godz. 12* w Okręgowym Urzędzie Budownictwa Nr IX Brześć n. B. Twierdza na sprzedaż powierzchniową (zamkniętym zrębem) etatów rębnych 1937/38 i 1938/39 w Nadleśnictwie Wojskowym O. C. Brześć n. B. Leśnictwo Wojskowe Faustynów (odległość od st. kol. Zakrucin 3 km), o łącznej powierzchni 74,43 ha.

Poczynając od dnia 14 września 1938 r. w dni urzędowe od godz. 10—12 Kancelaria Nadleśnictwa O. C. (Okr. Urz. Bud. IX) pokój Nr 8, udzielać będzie wszelkich informacyj związanych z przetargiem, oraz wydawać druki ofertowe, po wpłaceniu do Kasy N-ctwa zł 10 tytułem zwrotu kosztów druku.

Oferty należy składać w Kancelarii Nadleśnictwa O. C. w terminie, podanym na początku ogłoszenia do godz. 11, po czym nastąpi komisyjne otwarcie ofert.

WYDAWNICTWA

KONWENCJE BRUKSELSKIE Z 1924 I 1926 R., DOTYCZĄCE PRAWA MORSKIEGO — Dr Władysław Sowiński.

Na półkach księgarskich ukazało się ostatnio dzieło wybitnego prawnika polskiego, Dr. Władysława Sowińskiego, z dziedziny mało u nas jeszcze teoretycznie opracowanej, a mianowicie z dziedziny prawa morskiego.

Międzynarodowa żegluga jest z dawien dawna płaszczyzną, na której stykają i zazębiają się przeróżne systemy prawne państw, biorących udział w obrocie morskim. Nic przeto dziwnego, iż wśród sfer zainteresowanych istnieje dążność do łagodzenia sprzeczności, ujednostajniania norm i instytucyj prawnych, tudzież do legalizowania już powstałych zwyczajów. Wyrazem tych dążeń są brukselskie konwencje prawa morskiego, owoc długoletnich prac Międzynarodowego Komitetu Morskiego w Brukseli.

Konwencje brukselskie z 1924 i 1926 roku normują ważne fragmenty z dziedziny odpowiedzialności armatora i praw rzeczowych na statku morskim i zostały ogłoszone w Dz. U. R. P. z 1937 roku Nr 2 i 33.

Praca Dr. Sowińskiego jasna, zwięzła, stojąca na wysokim poziomie naukowym, a przy tym odznaczająca się przystępnym wykładem, odda bez wątpienia duże usługi w życiu praktycznym wśród polskich sfer żeglugowych i handlowych, stając się jednym z czynników wprowadzania norm prawnych w obieg dnia codziennego. *M. R.*

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w bieżącym tygodniu następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki, oclony towar:

polskie połowy śledzi:

„Mewa" puste szkockie, twardo solone smolmatis 66, matis 70,

„Mewa" pełne szkockie, twardo solone smolmatis, matis i matful 78, za dwie połówki o 4 złote drożej.

„Pomorze" puste szkockie, twardo solone smolmatis i matis 70,

„Pomorze" puste szkockie, solone w Gdyni smolmatis i matis 68,

„Pomorze" pełne szkockie, twardo solone, matis i matfull 75.

Importowane solone śledzie:

nowe szkockie matiesy za dwie połówki: medium — Lerwick 80, Stornoway 95; selected — Lerwick 88, Stornoway 106; large — Lerwick 92, Stornoway 113;

nowe szkockie twardo solone Lerwick 72. PAF 74, crownmatis 67 do 69, crownmedium 67, twardo sol. Wick i Stronsay 75 do 77.

Islandzkie oryginalne nowe oferowano: 70, stare 55 do 58, norweskie — islandzkie nowe 66 do 70 zależnie od wielkości. Norweskie islandzkie duże 330 do 375 sztuk w beczce droższe, 420 tańsze. Norweskie SLOO 35 do 40. VAAR 35, stare SLOO i VAAR 28.

Ryby świeże w lodzie i ryby mrożone za 100 kg:

śledziki bałtyckie zł 34,—, śledzie świeże w lodzie, własny połów „Pomorze" zł 55,—, makrele świeże w lodzie, własny połów „Pomorze" zł 55,— do 60,—, dorsze świeże w lodzie własny połów „Pomorze" z Morza Północnego zł 60,—, dorsze zamrożone bałtyckie zł 40,—, dorsze zamrożone t. zw. „Seelachs" zł 52,—, łupacz świeży własny połów „Pomorze" z Morza Północnego zł 40,00, norweskie śledzie zamrożone od zł 38,— do 46,—, wędzone piklingi ze śledzi polskich połowów Morza Północnego „Pomorze" za skrzynkę ilość sztuk od 10 do 12 zł 1,75.

ŚLEDZIE ŚWIEŻE Z POLSKICH POŁOWÓW ZASTĘPUJĄ IMPORTOWANE ŚLEDZIE Z NIEMIEC.

Co roku w miesiącach sierpień—wrzesień sprowadzano duże ilości śledzi świeżych w lodzie dla potrzeb naszego przemysłu. Transporty nadchodziły drogą lądową i drogą morską przez Gdynię.

W tym roku po raz pierwszy nie nadchodzą już transporty świeżych śledzi w lodzie z Niemiec drogą morską, gdyż całkowite zapotrzebowanie pokrywane jest z polskich połowów Towarzystwa „Pomorze".

Trzeba podkreślić, że wedle opinii przemysłu rybnego śledzie z polskich połowów są znacznie lepsze i świeższe, aniżeli śledzie z Niemiec. Jest to zrozumiałe, gdyż transporty z Niemiec są kilkakrotnie przeładowywane i transport trwa znacznie dłużej. Tymczasem śledzie z polskich połowów bezpośrednio z morza nadchodzą statkiem rybackim do Gdyni.

NIEWYKORZYSTANE POŁOWY ŚLEDZIKÓW BAŁTYCKICH.

Rybacy nasi rozpoczęli już połowy śledzików bałtyckich. Jakość tych śledzi jest pierwszorzędna, gdyż po kilku godzinach od chwi-

li złowienia dostarczane są do portu rybackiego w Gdyni. Niestety nie ma jeszcze zbytu na te śledziki u nas. Gdyby nie odbiór większości połowów przez Gdańsk, rybacy musieliby zaprzestać połowów. Należy podkreślić zupełny brak zainteresowania tymi połowami, tak ze strony naszych fabryk konserw (śledziki bałtyckie są pierwszorzędnym surowcem dla wszelkiego rodzaju konserw) jak i przez towarzystwa połowów dalekomorskich. które mogłyby śledziki te zasalać do beczek. Jedynie firma „Pomorze“ rozpoczęła pierwsza odbierać nieznaczne zresztą ilości tych śledzików.

Rybacy nasi w dalszym ciągu nie mogą więc wykorzystać połowów przybrzeżnych.

W JAKI SPOSÓB ŚLEDZIE Z GDAŃSKA IDĄ NA RYNEK POLSKI?

Polski przemysł połowów dalekomorskich na Morzu Północnym jest zaniepokojony przenikaniem śledzi solonych z połowów niemieckich, na rynek polski przez teren W. M. Gdańska. Jest to tym bardziej niepokojące, że nasze czynniki miarodajne nie wykazują żadnego zainteresowania w tej sprawie.

Na terenie Gdańska powstało towarzystwo połowów śledzi na Morzu Północnym, zorganizowane przez firmę importową Pommer i Thomsen. popierane przez władze gdańskie. Zakupiono w tym celu stare statki śledziowe z flotylli niemieckiej. Aby uczynić zadość przepisom celnym, sprowadzono załogę niemiecką i dano jej obywatelstwo gdańskie na poczekaniu. Beczki ze śledziami z tych połowów mają markę Hansa Brand i napisy polsko-niemieckie jak np. własne połowy, pełne śledzie itp. Pod tą marką śledzie te w ilości około 2.000 beczek o wadze 320.000 kg dostały się bez cła na rynek polski. Żadna władza nie jest w stanie powiedzieć, na jakiej podstawie dopuszczono tę ilość na rynek polski. Umowa o obrocie artykułów żywnościowych między Polską a W. M. Gdańskiem nie przewiduje śledzi solonych niemieckich. Co więcej umowa ta wyraźnie powiada, że do Gdańska może wywieźć jedna osoba nie więcej jak jeden kilogram ryb, a tymczasem do Polski wywieziono w ostatnich tygodniach aż 320 tysięcy kg śledzi solonych.

WZROST TABORU POLSKIEJ FLOTY DALEKOMORSKIEJ.

Jak się dowiadujemy. towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze“ zakupiło ostatnio w Anglii trzy dalsze trawlery rybackie, które otrzymały nazwy „Dorota“, „Eugeniusz“ i „Felicja“. Wymienione jednostki rybackie udały się już pod polską banderą na połowy na morze Północne.

Statki te zakupiono po £ 5.000,—, czyli około zł 130.000,— za każdy trawler. Spłata statków odbędzie się w ten sposób, że od każdych 50 kg złowionych ryb płacić się będzie po 2 szylingi i 6 pensów na poczet rachunku kupna.

Łącznie z nowo zakupionymi trawlerami flota rybacka towarzystwa „Pomorze składa się z 6 jednostek rybackich.

Kronika zagraniczna

PRZESUWANIE SIĘ MIEJSC POŁOWÓW ŚLEDZI NA PÓŁNOC.

Ponieważ dotychczasowe, bliżej leżące miejsca połowów nie przynoszą już opłacalnych wyników, częściowo z powodu rabunkowych połowów, większe statki rybackie wszystkich prawie państw, nawet najbardziej odległych, kierują się coraz bardziej na daleką północ, gdzie rybostan jest jeszcze bardzo obfity. Koło Irlandii, Jan Mayen, wysp Niedźwiedzich. a nawet w pobliżu Spitzbergen, zapuszczają obecnie sieci statki rybackie wszystkich państw europejskich.

Potwierdzają ten ciąg na północ doniesienia z Harstad. Codziennie przechodzą liczne statki przez ten północno-norweski port bunkrowy, płynąc ku Swalbardzkim ławicom rybnym. Obok bandery angielskiej, norweskiej i niemieckiej, spotykamy na północnych obszarach rybnych — rybaków francuskich, włoskich, islandzkich i fińskich, a ostatnio polskich,

ANGIELSKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Według danych Ministerstwa Rolnictwa i Rybołówstwa, angielskie połowy śledzi wynosiły w ciągu 7 miesięcy rb. 213.412 cwt. (295.683 za 7 miesięcy r. 1937), wart. 91.284 £ (140.711). zaś w ciągu lipca rb. 66.742 cwt. (103.140 w VII 1937), wartości £ 25.697 (44.370).

Szkockie połowy śledzi według danych Urzędu Rybackiego w tymże okresie wynosiły za 7 miesięcy 2.004.104 cwts. (1.599.827), wartości £ 765.394 (764.668), a w lipcu 861.643 cwt. (738.071), wartości 331.346 £ (375.178).

WZROST NIEMIECKICH POŁOWÓW TUŃCZYKÓW.

W związku ze wzrostem spożycia ryb w Niemczech, dał się zauważyć duży wzrost połowów tuńczyków na Morzu Północnym. które nabierają już charakteru systematycznych połowów tych wielkich ryb, cenionych bardzo dla swego mięsa. Na rynku hamburskim płacono ostatnio około 90 fenigów za kilogram tej ryby.

Rybacy niemieccy odkryli podczas połowów, że tuńczyki występują masowo nie tylko koło Doggerbank, ale także w południowej części Morza Północnego. W tym roku podobno aż się od nich roi. Zauważono je również niedaleko wyspy Helgoland. Najlepsze połowy tuńczyków udały się wszakże w pobliżu mielizny Schlickbank na wschód od Doggerbank.

CHAŁUPNICTWO W NIEMIECKIM „PRZEMYŚLE KRABOWYM".

Przemysł krabowy w Niemczech koncentruje się głównie w prowincji Szlezwik-Holsztyn. Jest tam 20 zakładów, zatrudniających około 4.000 chałupników. Przemysł chałupniczy w tej gałęzi przemysłu przerobił w ciągu ubiegłego roku 3.400 ton krabów jadalnych.

NOWE METODY PRZESYŁKI PRZY EKSPORCIE ŚWIEŻYCH RYB.

Państwowa Stacja Doświadczalna Rybna w Bergen, w porozumieniu z kolejami norweskimi, Departamentem Handlowym oraz Norsk Hydro, opracowała nowe metody przewozu eksportowanych świeżych ryb, które, jak dotychczas, dały dobre wyniki.

Ryby mrozi się przy pomocy lodu, uzyskanego z kwasu węglowego, przez co zyskuje się na miejscu i wadze, w porównaniu z zamrażaniem w wodzie i soli.

Transportu dokonuje się częściowo koleją, częściowo statkiem w specjalnych rezerwuarach, przygotowanych przez Norsk Hydro. Koleje norweskie przygotowały dwa wagony doświadczalne dla przewozu świeżych ryb do Polski i Niemiec, a nawet Szwajcarii. Transporty trwają 8—10 dni, otrzymano przy tym bardzo dobre rezultaty.

Rezerwuary pomieścić mogą 1—2 ton ryb świeżych i można je załadować zarówno na kolej, jak statek, czy ciężarówkę. Ryby nadeszły w bardzo dobrym stanie na miejsce przeznaczenia, tak, że uzyskano w ten sposób znacznie wyższe ceny.

FABRYKA KONSERW RYBNYCH POWSTANIE W KŁAJPEDZIE.

Dla towarzystwa handlu rybami „Zuvies" w Kłajpedzie buduje się obecnie tam fabrykę konserw rybnych oraz rozbudowuje się istniejącą chłodnię. Na budowę samej fabryki bez urządzeń wewnętrznych przeznaczona jest suma około 400.000 złotych.

PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI KONSERW RYBNYCH.

W Lipsku odbyło się badanie konserw rybnych przez grono rzeczoznawców. Z nadesłanych przez poszczególne firmy do zbadania 10 puszek każdego gatunku poszczególnych konserw — 5 wysłano w podróż do Afryki, tak, że przewieziono je dwa razy przez równik, a drugą połowę konserw poddano badaniom na miejscu. Wyniki tych badań miały dać wyniki zadawalające.

NOWE WYKORZYSTANIE ODPADKÓW RYBNYCH.

Próby spożytkowania odpadków z ryb świeżych i suszonych drogą zamrażania, prowadzone przez Norweską Doświadczalną Stację Rybną w Bergen, dały obecnie praktyczne rezultaty; osiągnięto świetne wyniki, zwłaszcza w t. zw. „Makkaroniform" z dorszy.

Na większą skalę prowadzi się obecnie próby w Tronsö przy przeróbce około 500 kg surowca dziennie.

Produkty powyższe nie są przeznaczone do konsumcji wewnętrznej, zamierza się eksportować je zwłaszcza na Wschód. Wysłane już duże zamówienie próbne znalazło dobre przyjęcie. Po ukończeniu fazy próbnej, produkcja przejść ma w ręce prywatne.

REKLAMA

jest dźwignią handlu i przemysłu

OGŁOSZENIE

zawsze przynosi pożądany skutek

Towarzystwo Ekspedycyjno-Kontrolne Bawełny

Sp. z ogr. odp.

Gdynia, ul. Starowiejska nr. 16 - Telefony 26-35, 26-36

Załatwia wszelkie czynności związane z ekspedycją i kontrolą bawełny —

MORSKI INSTYTUT RYBACKI

HALA I CHŁODNIA RYBNA

GDYNIA *PORT RYBACKI*

Telefony: 12-59 i 17-78 Rachunek czekowy: w Banku Gospodarstwa Krajowego nr 1222

Fabryka lodu

Fabryka mączki rybnej, tranu i olejów rybnych

Nowoczesna zamrażalnia ryb o wydajności 20.000 kg na dobę

Tranzytowe składy w komorach chłodn. o pojemn. 20 tys. dużych beczek

Tranzytowe magazyny niechłodzone o pojemn. 30 tys. dużych beczek

TOW. PRZEMYSŁU RYBNEGO

BLOOMFIELD'S Sp. Ak.

Import śledzi solonych

GDYNIA PORT RYBACKI

Tel.: 2005 — Biura w Hali Rybnej

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Na rynku towarów kolonialnych nastąpiło lekkie ożywienie. Do importerów napływa coraz więcej zapytań o dostawę artykułów kolonialnych. Ma to pewien związek z mniejszymi dowozami niektórych towarów oraz z nadchodzącym sezonem zimowym, przed którym kupcy krajowi starają się rok rocznie zaopatrzyć na czas w niezbędne artykuły.

O ile chodzi o owoce suszone, w tym dziale panuje zastój. Odbiorcy krajowi wstrzymali na ogół swoje zakupy do czasu nadejścia transportów owoców z nowych zbiorów. Stanowisko jakie zajęli, motywują tym, że owoce z nowych zbiorów będą tańsze.

Wśród importerów towarów kolonialnych oraz importerów owoców południowych panuje pewne zaniepokojenie wskutek zapowiedzi Ministerstwa Przemysłu i Handlu, że przy wydawaniu pozwoleń przywozu — preferowani będą ci importerzy, którzy zajmą się także eksportem towarów krajowych. Taka zapowiedź może doprowadzić do ruiny niektóre przedsiębiorstwa, gdyż nie każda firma będzie mogła znaleźć w krótkim czasie za granicą zbyt na polskie produkty. Aby uzyskać potrzebny kontyngent przywozowy, firmy importowe starać się będą przekupywać właściwych eksporterów w celu wykonywania eksportu w imieniu danego importera. Eksporterzy widząc, że będą mogli przez odnośne pociągnięcie wykorzystać importerów i wyciągnąć od nich z tego tytułu pewne kwoty pieniężne, już obecnie zaczynają oferować swoją pomoc w eksporcie i oświadczają gotowość wykonania eksportu w imieniu importera. Czy zarządzenie to wyda pozytywne rezultaty okaże dopiero przyszłość. Niektórzy importerzy są jednak na ogół zdania, że wyda ono rezultaty raczej ujemne.

Kawa surowa: W handlu kawą surową daje się zaobserwować pewna poprawa. Popyt na wszystkie gatunki kawy jest większy, niż w poprzednich okresach. Ma to pewien związek z mocną tendencją na kawę w Brazylii. Poza tym odbiorcy, na skutek wyczerpania się im zapasów, zmuszeni są siłą rzeczy dokonywać zakupy kawy. Okoliczności powyższe przyczyniły się w pewnym stopniu do stabilizacji cen.

Ceny kształtują się następująco za 1 kg kawy loco magazyn importera (towar oclony): Rio 7 zł 3.20—3.25, Santos zł 3,75—4,00. Guatemala zł 4,80—5,30.

Na rynkach zagranicznych obroty tranzytowe większe niż w poprzednim okresie. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową

Herbata: Ruch w handlu herbatą zaczyna się nieco ożywiać, gdyż dowozy herbaty są słabsze. Stare zapasy wyczerpują się, tak. że należy się spodziewać stabilizacji cen, która umożliwi importerowi osiągnięcie chociaż tylko małego zysku na tym artykule. Na razie ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

Korzenie: Zapotrzebowanie na pieprz wzrasta z dnia na dzień. Zapasy pieprzu małe. Dowozy słabsze z powodu mniejszych kontyngentów przywozowych. Ceny mają tendencję zwyżkową. Zbyt na ziele angielskie i cynamony — średni, ceny bez zmiany. Ceny za pieprz czarny loco magazyn importera (towar oclony) wahają się od zł 3,20—3,25 za 1 kg, zależnie od ilości odbioru, za pieprz biały zł 3,40—3,50.

Owoce suszone: Zbyt owoców suszonych ze starych zbiorów słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie na drobne partie i to tylko w wypadkach uzasadnionych koniecznością zakupu, natomiast bardzo dużo zapytań napływa ze strony hurtowników i detalistów krajowych na towar z nowych zbiorów.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 12 sierpnia przybył do Gdyni ss „Sicilia" z transportem 3.154 skrzyń cytryn włoskich z Palermo oraz 500 skrzyń z Messyny. Dla importerów gdańskich oprócz wymienionych wyżej ładunków nadeszło 300 skrzyń z Palermo.

ss „Vikingland" wyładował dnia 12 sierpnia 177 worków o wadze 14.160 kg orzechów łuszczonych, nadeszłych z Istambułu.

Dnia 18 sierpnia nadszedł do portu gdyńskiego ss „Lech" z Londynu z transportem 16.480 kg herbaty i 2.317 kg kawy.

ss „Caledonia" nadszedł do Gdyni dnia 31 sierpnia z większym ładunkiem cytryn włoskich.

Dnia 1 względnie 2 września spodziewany był w Gdyni ss „Hoop", którym miał nadejść transport bananów.

Następny transport bananów ma nadejść do Gdyni dnia 8 wzgl. 9 września na ss „Wiborg", oraz 15 lub 16 na ss „Wiborg II".

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

Na dzień 30 sierpnia br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 4.200 skrzyń pomarańcz, 928 skrzyń cytryn oraz 25 skrzyń grapfruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dn. 20 sierpnia br., zmniejszył się o 50% zapas cytryn, a o 60% zapas grapfruitów.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 29 sierpnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 7 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 sierpnia aukcję, na której wystawiły:

341 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano: 341 kl. w cenie 2,20 zł 1 kg,
556 klatek śliwek świeżych włoskich — sprzedano: 556 kl. w cenie 90—95 gr 1 kg,
450 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 450 skrzyń w cenie 42,50—45 zł skrzynia,
600 klatek winogron holenderskich białych i czarnych — sprzedano: 600 klatek w cenie 8,50—11,50 zł klatka.

Na aukcji w dniu 23 sierpnia wystawiono:

488 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano: 488 kl. w cenie 2,25 zł 1 kg,
486 klatek winogron włosk. Micheles Spina — sprzedano: 486 kl. w cenie 1,45—1,50 zł kg,
677 klatek winogron włoskich Rigano — sprzedano: 677 kl. w cenie 1,50 zł 1 kg,
149 klatek brzoskwiń w stanie nadpsutym — sprzedano: 149 kl. w cenie 1,60 1 kg.

W dniu 26 sierpnia oddano do przetargu:

540 klatek winogron włoskich — sprzedano: 540 kl. w cenie 1,45 zł 1 kg,
591 klatek brzoskwiń włoskich, z czego sprzedano: 30 kl. AAA w cenie 2,50 zł 1 kg oraz 561 kl. różny asort. w cenie 2,15 zł 1 kg.

Na aukcji w dniu 29 sierpnia wystawiono:

1.000 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 700 kl. w cenie 1,88—1,90 zł 1 kg,
589 klatek winogron włoskich Rigano — sprzedano: 589 kl. w cenie 1,45—150 zł 1 kg,
486 klatek winogron Micheles Spina — sprzedano: 486 kl. w cenie 1,45 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 16 sierpnia aukcję wystawiając: 800 skrzyń pomarańcz z Mosambique, które zostały w całości sprzedane po rekordowej cenie 3—3,35 zł 1 kg. Towar cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem na skutek zupełnego braku pomarańcz na rynku. Nadmienić należy, że pomarańcze nadeszły w bardzo dobrym stanie.

Na aukcji w dniu 18 sierpnia wystawiono:

1.000 klatek winogron włoskich — sprzedano: 1.000 kl. w cenie 1,45—1,48 zł 1 kg,
717 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 717 kl. w cenie 8,50—9,50 zł klatka.

W dniu 29 sierpnia wystawiono: 550 skrz. pomarańcz z Mosambique, które w całości sprzedano po 1,80—1,86 zł 1 kg. Towar był w bardzo dobrym stanie i cieszył się zainteresowaniem.

WEWNĘTRZNY OWOCOWY RYNEK HURTOWY.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy, pierwszy transport pomarańcz z Mosambique nadszedł w bardzo dobrym stanie i wskutek zupełnego braku na rynku towaru spowodował chwilową hossę, po czym cena ukształtowała się na ca 1,80—1,90 zł 1 kg i na tym poziomie się utrzymuje.

Ostatnie cytryny włoskie nadchodzą w stanie zielonym i sprzedawane są w cenie 86—90 zł para w hurcie.

Winogron włoskich przychodzi do Gdyni ca 4 wagony tygodniowo. Cena kształtuje się ca 1,50—1,60 zł 1 kg.

Śliwki włoskie, idące drogą lądową, clone są w Zebrzydowicach. Do Gdyni wysyłane są ilości, odpowiadające zapotrzebowaniu tutejszego rynku. Zapotrzebowanie to z chwilą ukończenia sezonu letniego na wybrzeżu jest minimalne. Towar przychodzi w klatkach 10-kilogramowych i sprzedawany jest ca 1,10 zł 1 kg brutto za netto.

Owoce krajowe dowożone są stosownie do zapotrzebowania rynku gdyńskiego. Ceny śliwek krajowych wahają się w granicach 70—90 groszy 1 kg, jabłka 30—60 groszy, gruszki 40 do 90 groszy, zależnie od gatunku towaru.

W SPRAWIE PRZECHOWALNI OWOCOWYCH NA 100 TON.

Wobec zbliżającego się sezonu owocarskiego i konieczności przechowania w terenie większych ilości owoców zimowych, Komitet Chłodnictwa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu komunikuje, iż wydane zostały i są dostępne w Biurze Komitetu plany robocze przechowalni na 100 ton owoców dwóch typów: nadziemnego i podziemnego. Plany powyższe uzupełnione są szczegółowym wykazem materiałów oraz dokładnym opisem i powinny oddać specjalnie duże usługi przy planowaniu przechowalni w większych gospodarstwach lub spółdzielniach. Cena jednego planu wynosi zł 15,—.

Znane już cztery typy przechowalni mniejszych, 25-tonowych, oddają według otrzymanych z terenu relacyj, poważne usługi producentom i pozwalają na wypełnienie stawianych przechowalniom tego typu wymagań, umożliwiając łatwą wentylację i zabezpieczając produkt przed zmianami temperatury zewnętrznej.

Kronika zagraniczna

ZMNIEJSZONA PRODUKCJA JĄDER ORZECHÓW LASKOWYCH NA LEWANCIE.

Z Lewantu donoszą, że produkcja jąder orzechów laskowych wynosić będzie tam w tym roku zaledwie 33% produkcji zeszłorocznej. Pociągnie to prawdopodobnie za sobą pewną zwyżkę cen, które ustalą się ostatecznie dopiero z chwilą ukazania się nowego towaru na rynku.

Aukcje owocowe

w Gdyni

Spółka z o. o.

Biura: Nabrzeże Francuskie

Telefony: 19-44 19-45 19-46

MAGAZYN: 19-47

GDYŃSKI IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH

Hurtowa sprzedaż wszelkich owoców południowych świeżych i suszonych. Dojrzewalnia bananów i pakownia owoców

GDYNIA, ul. WŁADYSŁAWA IV 30

Telefony nr 21-85 i 12-87

Adres telegraficzny: „GDYNIMOWPOL„

Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami

NABRZEŻE FRANCUSKIE

SP. Z OGR. ODP.

W GDYNI

NOWOCZEŚNIE URZĄDZONA DOJRZEWALNIA BANANÓW

ADRES TELEGRAFICZNY: „BANAN“ - GDYNIA

TELEFONY:

1553, 1556, 1944, 1945, 1946.

„Polski Eksport" (POLISH EXPORT)

Miesięcznik gospodarczy, redagowany w języku polskim i angielskim

Organ Koła Eksportowego przy Świat. Zw. Polaków z Zagranicy

„POLSKI EKSPORT" — to najlepszy informator całokształtu teoretycznych i praktycznych zagadnień eksportowych, niezbędnych tak dla eksporterów polskich, jak i importerów zagranicznych. — — — —

Każdy dział i każda branża eksportu źródłowo opracowana. — Własna sieć korespondentów zagranicznych. Prenumerata półrocznie 6 zł, rocznie 12 zł PKO. 459. Warszawa, ul. Nowy Świat 24 tel. 6 66-08

JÓZEF FETTER

SP. AKC.

GDYNIA-PORT

NABRZEŻE POLSKIE

TELEFON NR 29–87

SUSZARNIA I PAKOWNIA OWOCÓW ORAZ IMPORT I EKSPORT TOWARÓW SPOŻYWCZYCH I KOLONIALNYCH

Miód pszczelny lipcowy deserowo — leczniczy

oferuje po cenie: 5 kg — 12 zł, 10 kg — 23 zł, 20 kg — 45 zł. Cena z opakowaniem i opłatą pocztową za zaliczką. Przy nadsyłaniu gotówki z góry potrącić 5% skonta.

Wszelkiego rodzaju artykuły spożywcze do 20 kg wysyłam pocztą, większe ilości — koleją. —

EKSPORT MIODU I ZIEMIOPŁODÓW

JÓZEF CHRUŚCIEL — W ZBARAŻU (PODOLE)